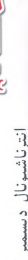


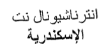
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

- المؤتمر البحرى الدولى العاشر (ماردكون 10)
- النقل البحرى الإستراتيجى الكثيف فى حرب تحرير الكويت
- إجتماع مجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية الخامس والثلاثون
- تعريف ومفهوم الإدارة اللوجيستية
- مواجهة التحديات لصناعة النقل البحرى
- ومازال ملف البحث العلمى مفتوحاً .. نماذج صارخة على نزيف العقول
- إزدياد شراسة القراصنة البحريين



إنترناشيونال ديسمبر 2007 / ذو القعدة 1428
International December 2007 / Zu AlQedah 1428


انترناشيونال نت
الإسكندرية

ولنا كلمة



براءة الإسلام من الإرهاب

لقد أصبحت ظاهرة الإرهاب القوة الرئيسية الموجهة إلى كثير من السياسات الخارجية فى عالم اليوم، وحظيت هذه الظاهرة بإهتمام العالم الذى ربط بين الإرهاب والأوضاع السياسية والإقتصادية فى بلدان الشرق الأوسط الذى يسود معظمها الفقر والبطالة وتدنى المشاركة السياسية..

إن الإرهاب والعنف ظاهرة خبيثة أدت إلى حالة الرعب التى تعيشها الشعوب فى مختلف دول العالم خاصة وأن قادة الجماعات والمنظمات الإرهابية يعتبرون أنفسهم رسل السماء لرفع أعلام الدين الإسلامى عالية فى قارات العالم، ويتهمون الأنظمة العربية بعدم تطبيق شريعتهم التى ينسبونها ظلماً وإفتراءً للإسلام، دين السلام والرحمة وإحترام حق الإنسان فى حياة آمنة..

لقد تعرض الإسلام خلال الفترة الماضية – ولازال – لهجمات شرسة بعد ربطه بالإرهاب مما كان له أكبر الأثر على التنمية والأوضاع الإقتصادية..

إن ظاهرة الإرهاب تتصاعد يوماً بعد يوم، وتشمل الدول العربية والإسلامية وعدد من الدول الأجنبية، حتى أصبح أمن الدول مهدداً ، وبالرغم من كافة الإجراءات الأمنية التى تتخذها دول العالم فإن عمليات العنف والإرهاب تتزايد فى كل الإتجاهات للإيقاع بأكبر عدد من الضحايا الإبرياء فى مختلف مناطق العالم، وقد تعدى عدد القتلى من ضحايا الإرهاب الستمائة قتيل خلال العام الماضى، ويسعى تنظيم القاعدة منذ أحداث سبتمبر لتوظيف الهيئات الإقليمية فى الشرق الأوسط وجنوبى آسيا لسرعة تجنيد أعضاء جدد فى صفوفه..

إن الولايات المتحدة الأمريكية تتهم الحكومة والشعوب الإسلامية بعدم بذل مافيه الكفاية لإيقاف العمليات الإرهابية التى يقوم بها من إختاروا العنف وسيلة لإعلان أهدافهم الهدامة، وتناست أمريكا أن ما تفعله فى أنحاء العالم وخاصة تأييدها لإسرائيل وغزوها للعراق ساعد على إثارة ونشر الإرهاب فى أماكن عديدة.

لقد أكد محمد البرادعى رئيس الوكالة الدولية للطاقة على أن الرعب النووى قادم لا محالة، وطالب بسرعة التصرف الفعال لمواجهة هذا الرعب، وإتخاذ الإجراءات الفعالة لمنع الإرهابيين من الحصول على الأسلحة النووية.

كما أن الرئيس حسنى مبارك نادى فى كثير من المناسبات بضرورة الإسراع فى عقد مؤتمر دولى تحت مظلة الأمم المتحدة للبدء فى مواجهة الإرهاب بشكل جماعى بعد وضع إطار قانونى وإجرائى دقيق يحدد إلتزامات كل دولة فى مجال إجراءات المكافحة، ووضع توصيف محدد للمفاهيم المتعلقة بالإرهاب، بجانب وضع حد فاصل بين الإرهاب وحق الشعوب فى مقارنة الإحتلال الأجنبى لأراضيها، وقد دعا المشاركين فى المؤتمر الدولى للمجلس الأعلى للشئون الإسلامية الأخير إلى عقد مؤتمر دولى لمكافحة الإرهاب.. إن الأفكار الإرهابية لا يقبلها دين أو عقيدة وبالأخص الدين الإسلامى السمح الذى من أساسياته تحريم القتل إلا بالحق والقانون.

إن الأمر يتطلب إعادة النظر فى طرق مقاومة ظاهرة الإرهاب وصياغة إستراتيجية عالمية مشتركة لهذه المقاومة يراعى فيها كافة مكونات هذه الظاهرة والعوامل التى تساندها .. فالإحباط واليأس والمشكلات الإقتصادية المختلفة التى تمر بها معظم الدول العربية وعلى رأسها الفقر والبطالة تعتبر أساساً لصنع الإرهابيين.

ولذا فإنه من الضرورى تدعيم التعاون والتكامل الإقتصادى بين الدول الإسلامية، وتوحيد المواقف والسياسات العربية، وتقديم صورة صحيحة للعالم تعكس الإعتدال والتسامح، ونبذ الإرهاب والتطرف، ونشرح للعالم المفهوم الصحيح للإسلام الذى يدعو إلى إحترام الآخر وحقوق الإنسان وتطبيق الديمقراطية.

عاصم السيد أحمد



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

رئيس مجلس الإدارة
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
سيد عبد المنعم سيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية
أ. د. إسماعيل مبارك
أ.د. محمد صلاح الدين النشائى
أ.د. عصام شرف
أ.د. أحمد عيسوى صالح

المستشار القانونى
محمد محمود بدر
المحامى بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير
نشأت الديهى

سكرتير التحرير
محمد البنهاوى

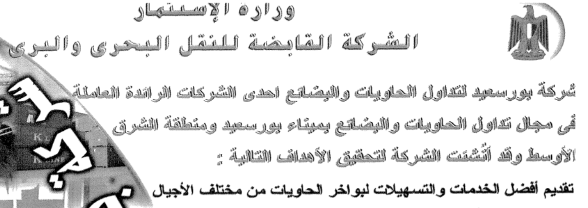
المراسلون والمحررون
جمهورية مصر العربية
* ربان أحمد بدوى
* السيد عبد الجيد السيد
* شرين جلال منير
* عبد الرحيم مصطفى
* ميادة محمود
* ياسمين عبد المجيد

المكاتب
السعودية – جدة
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
فاكس 0096343714536

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل – سموحة الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk



وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العاملة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التى تتادى محطة حاويات الشركة.

تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .

زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى اكثر من ٩٠٠٠٠٠حاوية مكافئة فى ٢٠٠٥/٢٠٠٦ م .

تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .

نشاط تداول الحاويات

ساحة الحاويات ٤٣٥٠٠٠م٢

الطاقة السنوية المخططة ٨٠٠٠٠٠حاوية مكافئة .

المعدات : ٧ونش رصيف عملاق .

٢ونش رصيف متحرك. ٦ونش ساحة عملاق (RTG).

٣٤ونش ساحة (R.S) ٤٧جرار موانئ بالمقطورة.

نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب.

الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٠٠٠٠٠ طن .

معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

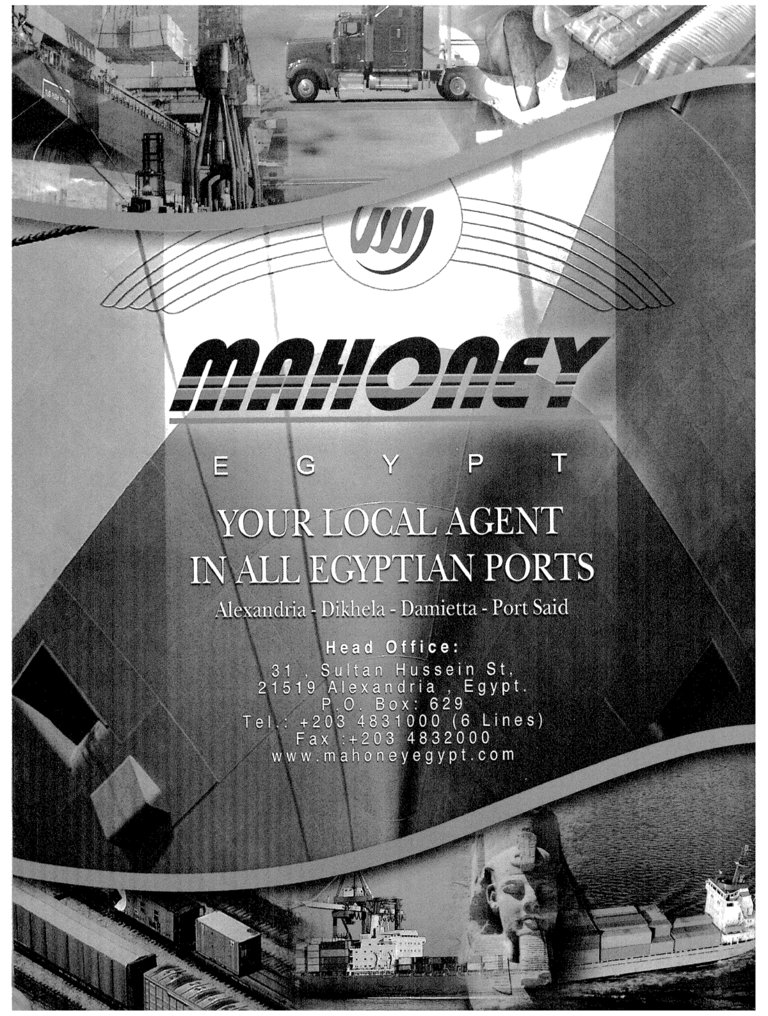
الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢

شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس

WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com

ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩

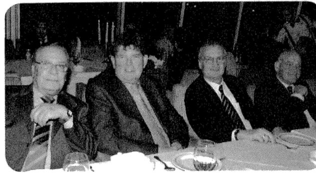

MAHONEY
E G Y P T
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com



Royal Logistic Co. invited their European Agents & Key Clients in addition to Sokhna Port Management in a great Reception



Royal Logistics held a reception at Blue Nile Cruise (Cairo) on 05/11/2007 .
The invitees were the European Agents of Royal Logisitcs and Key Clients in the Egyptian market in addition to Sokhna port management.
The main purpose of the reception is to activate the traffic between Europe and Egypt and to strengthen the relations between Royal logisitcs, their agents and the Valued Cutomers.











حركة الموانى المصرية
خلال شهر سبتمبر 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال سبتمبر 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	هيدروكربونات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
دمياط	46.4	342.7	109.1	-	15.9	514.1	47.3	315.5	876.9	240
بورسعيد	3.1	189	28.3	-	-	220.4	81	281.5	582.9	374
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	25	563.1	588.1	88
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51
السويس	1.7	1.9	5.3	-	-	8.9	-	-	8.9	24
الأدبية	60.44	23.	13.68	1.92	101	177.27	7.68	0.05	185	62
سفاجا	2.1	115.6	26.5	-	-	144.2	-	-	144.2	135
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
أبو الغصون	-	-	-		-	-	-	-	-	4
نويبع	7.8	4.8	0.7	0.4	-	13.7	-	-	13.7	158
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالي	120.1	654.2	183.5	2.3	116.94	1077.04	161.1	1160.1	2399.6	1140

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال سبتمبر 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	أسمدة	مشتقات بترولية	هيدروكربونات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
دمياط	8.9	5.1	24.5	8.2	6.6	1.5	54.8	83.9	308.9	447.6	240
بورسعيد	12.6	-	22.2	-	-	-	34.8	84.2	239.5	358.5	374
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	68.5	523.5	592	88
العريش	2.3	-	116.4	-	-	-	118.7	-	-	118.7	51
السويس	5.8	10.3	1.3	-	0.3	-	17.7	-	-	17.7	24
الأدبية	35.3	0.2	19.5	19.7	-	-	74.7	6.3	-	81	62
سفاجا	14.7	8.4	66.1	-	0.2	-	89.4	-	-	89.4	135
الحمراوين	-	-	97.3	-	-	-	97.3	-	-	97.3	4
أبو الغصون	-	-	23.1	-	-	-	23.1	-	-	23.1	4
نويبع	25.3	2.6	1.5	-	2.9	0.3	32.6	-	-	32.6	158
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالي	104.8	26.6	371.8	27.9	10	1.8	542.9	243	1071.9	1857.8	1140

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر سبتمبر 2007

البيان	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالي
وصول	12204	70900	7615	54321	3980	0	149020
مغادرة	24999	72036	7698	97227	3321	0	205281
الإجمالي	37203	142936	15313	151548	7301	0	354301

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال سبتمبر 2007

البيان	دمياط	بورسعيد (غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالي
سفن بضائع عامة	106	44	4	26	18	28	0	0	8	2	4	14	34	288
سفن صب جاف	26	4	0	1	1	1	0	0	5	2	0	0	0	40
سفن صب سائل	17	5	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	47
حاويات	87	70	84	1	4	3	0	0	0	0	0	5	0	254
سفن ركاب وسياحة	0	45	0	1	1	4	0	54	122	0	0	26	124	377
سفن أخرى	4	206	0	22	0	1	0	2	0	0	0	0	0	235
إجمالي عام	240	374	88	51	24	62	0	56	135	4	4	45	158	1241

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال سبتمبر 2007

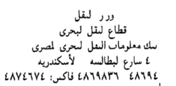
ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالي
	وارد	صادر	إجمالي	وارد	صادر	إجمالي	
دمياط	4533	7201	11734	34364	30211	64575	76309
بورسعيد (غرب)	9992	11652	21644	33335	26020	59355	80999
شرق بورسعيد	3310	5570	8880	63359	60234	123593	132473
الأدبية	721	498	1219	8	0	8	1227
الأجمالي	18556	24921	43477	131066	116465	247531	291008

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

معدلات قياس الأداء
للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية
(عن شهر أكتوبر 2007)

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقييم		عدد التظلمات	التحكيم
		العمل الجمركي	جهات العرض	صاحب الشأن	إجمالي	مادة أولى	أخرى		
المركز المطور بالإسكندرية	1369	1.25 ساعة	20 ساعة	40 ساعة	61.25 ساعة	1150	219	21	-
المركز المطور بالدخيلة	5504	1.3 ساعة	36.73 ساعة	53.33 ساعة	91.36 ساعة	4678	826	7	-
المناطق اللوجستية بالأسكندرية	3118	0.36 يوم	2.38 يوم	2.53 يوم	5.27 يوم	3118	-	12	-
الإدارات المركزية التابعة	3623	1.38 يوم	0.97 يوم	1.53 يوم	3.88 يوم	2578	1045	1	

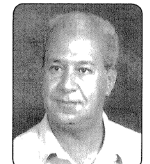




مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

تعريف ومفهوم الإدارة اللوجستية

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات



أولاً: تعريف اللوجستيات:

1 – هى فرع / شعبة من العلوم العسكرية يختص بتدبير وتوريد ونقل وصيانة الإحتياجات العسكرية وتزويد الوحدات العسكرية بالجنود والأعتدة وما يلزمها من المرافق والتسهيلات.

2 – فى العمليات العسكرية تعنى اللوجيستسات إيصال المؤن والمواد والمعدات إلى المكان المناسب فى التوقيت المناسب.

3 – فى المجال الصناعى فإن نظير معنى اللوجستيات هو إدارة المواد (Materials Management) أو إدارة التوزيع السلعى (المادى) (Physical Distribution Management).

4 – فى الأنشطة التجارية فإنها تتعلق بتدبير المواد(Procurement) وتوزيعها (Distribution) وإعادة الطلب (Re-ordering) هذه العناصر الثلاثة يمكن توضيحها على النحو التالى:

أ – تدبير / توريد المواد (Buying/ Purchasing/ Procuerment) فى مجال الأعمال تعنى الكلمة (المصطلح) عملية أو مسئولية الحصول على المواد والمستلزمات والخدمات التى تحتاج إليها أعمال الشركة أو الوحدة الإنتاجية ويشمل ذلك عملية الشراء وإعداد المواصفات وإستدراج العروض ومعاينة المواد وتخزينها وتوزيعها وما إلى ذلك.

ب – التوزيع (Physical Distribution/ Distribution) فى الأنشطة التجارية تعنى الكلمة (المصطلح) مجموعة من العمليات تشمل تجهيز البضائع وبيعها وشحنها وتداولها فى الموانئ البحرية والجوية ومحطات السكة الحديدية والمحطات البرية وتخزينها وترويجها

أى حركة البضائع أو السلع وإنتقالها من المنتج إلى المستهلك النهائى وللكلمة معنى أوسع من كلمة التسويق (Marketing) لأنها تشمل عمليات الإعلان والبيع والتعبئة والتخزين بالإضافة إلى تحضير البضائع وتجهيزها ونقلها.

ج – إعادة الطلب/ نقطة إعادة الطلب (Re-ordering Point) وهذه العملية التجارية لها ثلاثة أوجة على المستوى اللوجستى:

1 – طلب مرجأ/ متأخر (Back Order) وهو عبارة عن جزء من طلبية بضائع لا يمكن شحنه وتسليمه مع البضائع المطلوبة، ولهذا فهو يعتبر على نحو تلقائى بمثابة طلبية جديدة تشحن إلى المشترى طالما تصبح جاهزة دون أن يضطر صاحبها إلى تقديم طلب شراء جديد.

2 – الطلب الشامل / الدائم (Blanket Order) ويعرف كذلك بأنه (Standing Order) وهو طلب شراء لفترة زمنية طويلة لأصناف محددة عادة ما تكون سنة

3 – طلب شراء (Purchase Order) وهو عبارة عن تفويض كتابى معتمد من الجهة المختصة فى الشركة تطلب فيه من المورد أو البائع تقديم بضائع أو خدمات بأسعار محددة وتسليمها فى مكان محدد وفى وقت معين.

وفى صناعة اللوجستيات تبرز أهمية عنصر الوقت الذى تطورت مفاهيمه مع تنوع وإرتقاء المبادئ والمفاهيم والتطبيقات الإقتصادية فى شتى قطاعاتها .. هذه التدرجات جاءت بمثابة مرآة عاكسة لطبيعة ومدى التقدم العولى.

- فالمرحلة الأولى عرف الوقت بأنه يساوى ثروة Time is money
- والمرحلة الثانية بأنه النصر أو الغلبة Time is victory
- والثالثة بأنه جوهر التنمية والتطوير Time is the essence of development

يتصل بذلك على نحو وثيق أن اللوجستيات شأنها شأن القطاعات الإقتصادية الأخرى فى بنية الإقتصادات الكلية قد إنقسمت إلى

1 -Micro - logistics لوجستيات قطاعية

2 -Macro - logistics لوجستيات كلية (عولية)

يتضح ذلك جلياً حين يشار إلى الوقت البينى اللازم لإنجاز الأنشطة التجارية والصناعية بتعريف (Lead Time) بإعتبار أن هذا الوقت عنصر هام من مكونات صناعة اللوجستيات .. فما هو هذا الوقت البينى أو المعترض؟

1 – فى أعمال الشراء تعنى العبارة الوقت المتخلل ما بين تقديم طلب شراء البضاعة والوقت المتوقع أو المحدد لتسليمها.

2 – وفى عمليات التصنيع تعنى إجراءات وضع جداول الإنتاج الزمنية للوقت الذى يقع بين تقديم المادة الأولية أو القطعة المطلوب صنعها للآلة فى أول العملية الإنتاجية إلى الوقت الذى تكون فيه جاهزة لمرحلة التصنيع التالية – أو إعتبارها منتجاً تام الصنع.

ثانياً: التطبيقات العملية:

* تقوم الإدارة اللوجستية على ركيزتين هامتين هما:

1 -Resources Management إدارة الموارد

2 -Time Management إدارة الوقت

1 – بالنسبة لإدارة الموارد فإنها معنية فى الأساس بتحقيق أقصى فائدة ممكنة من الموارد التالية:

أ – الموارد البشرية ب– المعدات والتجهيزات (الأصول)

ج – الموارد المالية

د– الموارد العلمية والتكنولوجية / الموارد المعرفية / الذهنية.

2 – بالنسبة لإدارة الوقت فهى تدمج عناصر ثلاثة فى مزيج متناغم وهى

أ– عنصر الوقت ب– عنصر الجهد ج – عنصر النفقة

هذه العناصر الثلاثة هى التى تحقق الميزات التنافسية فى عصر العولمة الذى ينتهج فلسفة منافسة قطع الرقاب (Cut throat Competition)

ثالثاً: الخلاصة

1 – أن العولمة بإعتبارها أحد التطورات العالمية على سلم الحضارة الإنسانية هى التى أستولدت صناعة الخدمات اللوجستية.

2 – أن اللوجستيات الآن صارت من أهم أسلحة صناعة المراكز التنافسية فى العالم.

3 – وهى كذلك من ضمن عناصر الإستقواء للكتل الإقتصادية الدولية.

4 – أن المبادلات التجارية الدولية هى أكبر مستهلك للخدمات اللوجستية.

5 – وأن الموانئ البحرية تحولت إلى أكبر منتج دولى للخدمات اللوجستية.

6 – أن الشبكة العنكبوتية للخدمات اللوجستية العالمية (Global Logistics Supply Chain) صارت من أهم مولدات الدخول / القيم المضافة لدول كثيرة فى العالم.

7 – من حيث التقسيمات اللوجستية كذلك فإن التجارة الدولية التى تخضع بوليصة شحنها لشرط من الباب إلى الباب / من المصدر إلى المستورد (From door to door) ويتم نقلها وتداولها وفق حلقات النقل الدولى المتعدد الوسائط والوسائل (Multimodal Transportation) فإنها فى هذه الحال تعتبر مشحونات أقطرمة (مسافنة) Transshipment.

8 – من الناحية العملية والفنية فإن اللوجستيات لمشحونات البضائع بشروط الشحن والتداول (Cost, insurance and Freight = CIF) تزيد خطواتها عن البضائع بنظام (Cost and Freight = C&F) وهما معاً يزيدان فى حلقات الخدمات اللوجستية عن البضائع بنظام (Free on Board = FOB) .

9 – يستخلص من هذا أن المبادلات التجارية الدولية تقوم مقام الدورة الدموية وأن صناعة الخدمات اللوجستية تعد بمثابة الدورة التنفسية ومسمى اللوجستيات قد تم سكه فى العصر الحديث لكن الخدمات وجدت منذ أن وجدت التجارة ما بين الأمم وثورة اللوجستيات القادمة ستسعى بالتجارة الدولية إلى آفاق غير مسبوقة بنظير.

*****



بحضور سفير النرويج ورئيس جامعة مولدى النرويجية

الأكاديمية العربية تحتفل بالدفعة الرابعة عشر فى دبلومة النقل الدولى واللوجيستيات

إحتفلت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ببدء الدراسة فى دبلومة النقل الدولى واللوجيستيات الدفعة الرابعة عشر بحضور السيد توماس هاوف سفير النرويج بمصر والسيدة سولفرد فاتنى رئيس جامعة مولدى النرويجية والدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية والدكتور أحمد عبد المنصف مؤسس علم اللوجيستيات بأفريقيا والعالم العربى ورئيس مجمع اللوجيستيات بالأكاديمية والدكتورة إيمان رمضان عميد معهد النقل الدولى واللوجيستيات وذلك يوم الأحد الموافق الرابع من نوفمبر 2007.

يأتى هذا الإحتفال فى إطار التعاون بين الأكاديمية العربية وجامعة مولدى النرويجية وهيئة المعونة النرويجية "NORAD" وهو تعاون يتم على خلفية عدة إتفاقيات بين الجهات الثلاث إستمر بنجاح على مدار أربعة عشر عاماً.

بدء الإحتفال بكلمة للدكتور فاروق ملش رحب فيها بالحضور ثم عرض بعد ذلك فيلماً تسجيلياً عن تاريخ الأكاديمية وأنشطتها المختلفة.

وحثت الدكتورة إيمان رمضان عميد معهد النقل الدولى واللوجيستيات فى كلمتها الطلبة الحاضرون على إستغلال فرص حصولهم على المنحة المقدمة من هيئة المعونة النرويجية "NORAD" فى هذه الدراسة المتميزة التى يمكن أن تؤدى إلى تغيير مسار حياتهم والوصول إلى أعلى المناصب والدرجات العلمية بعد تخرجهم خاصة وأن هذه الدبلومة تذخر بعلم وتجارب إعلام علم اللوجيستيات فى العالم مما يؤكد أن هذه الفرص قد لا تتكرر إلا نادراً.

وتحدث الدكتور أحمد عبد المنصف فقال أن ثورتى تكنوو جيا المعلومات والنقل نتج عنهما تعاظم قيمة الوقت وإنخفاض تكلفة النقل وهذان الشيئان غير متوافران فى معظم الدول النامية ولذلك فإن هذه الدول تحتاج إلى خبراء متخصصين فى اللوجيستيات وفى جميع الشركات الكبرى أصبح هناك أقسام رئيسية لإدارة اللوجيستيات

وقالت السيدة سولفريد ڤاتنى رئيس جامعة مولدى النررويجية فى كلمتها أنها تشعر بالسعادة بهذا الإحتفال خاصة وأن هذه هى زيارتها الأولى إلى مصر وإلى مدينة الإسكندرية تحديداً وإلى الأكاديمية العربية بشكل خاص الأمر الذى شعرت معه بأن الأكاديمية مكان ممتاز وشيق للدراسة ويستحق بالفعل أن يكون صرحاً علمياً كبيراً يفخر به كل مصرى.

وأكد السيد توماس هاوف سفير النرويج بمصر أنه برغم حداثة وجوده فى مصر كسفير للنرويج إلا أنه يشعر بأن هذا التعاون بين مصر والنرويج فى مجال الدراسات العليا سيكون خطوة هامة فى إطار تنمية الدراسات البحرية فى الدول النامية التى يدرس طلابها فى الأكاديمية من خلال منحة هيئة المعونة النرويجية وأبدى شكره للأكاديمية على تقديمها هذا الدعم والتعاون.

وقال الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية أن دولة النرويج دولة لها ثقل فى مجال النقل البحرى ولها خبرات فى صناعة السفن وفنون البحر ودائماً تقود الدول الأخرى فى التغيرات المتعلقة بالنقل البحرى وقد تم منحه الدكتوراه الفخرية من النرويج

وأشار إلى أن الأكاديمية لديها هيئة تدريس على دجة عالية من الكفاءة تقوم على التدريس وتنمية الموارد البشرية على مناهج علمية ممتازة وهؤلاء يتم إختيارهم بعناية فائقة وعلى أسس علمية سليمة.

على هامش الإحتفال عقدت عدة إجتماعات مع الجانب النرويجى للتنسيق حول مذكرة تفاهم لإنشاء الجامعة الدولية للوجيستيات على غرار الجامعة الدولية للنقل البحرى المقامة فى السويد لتقديم دراسات عالية تخدم العالم النامى والدول العربية بشكل خاص ودول العالم بشكل عام فى علم اللوجيستيات لتأهيل الموارد البشرية فى ظل العولمة ومتطلباتها.



HMME

خدمات تصديرية جديدة لخط هيونداى



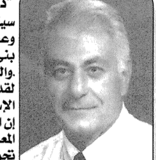
فى لقاء مع المهندس مدحت القاضى – نائب رئيس مجلس إدارة مجموعة كادمار، حول الإستعداد لموسم شحن الحاصلات الزراعية والموالح عن طريق الحاويات والسفن الثلاجة، أفاد بأنه تم تطوير الخدمة هذا العام وذلك لمواكبة التطور الملحوظ فى صادرات الحاصلات الزراعية المصرية.

حيث تم إنشاء خط بواخر ثلاجة من ميناء السويس – الأدبية وذلك لخدمة موانئ إيران، بناءاً على طلبات السادة مصدرى الحاصلات الزراعية خلال العام الماضى، وذلك مع بداية شهر ديسمبر 2007، مع الأخذ فى الإعتبار الشروط اللازمة فى درجات الحرارة وخلافه.

هذا بالإضافة إلى خطوط البواخر الثلاجة الموجودة فى إتجاهات البحر الأسود وشمال غرب أوروبا. أما بالنسبة للحاويات الثلاجة، فإن الخط الملاحى هيونداى والذى يعتبر من أكبر خطوط العالم الملاحية للحاويات يقوم بخدمة موانئ الشرق الأقصى.

ومع أسطول النقل الخاص بشركة جلوبال لوچيستيكس (إحدى شركات المجموعة)، فإنه يسعدنا تقديم خدمات النقل والخدمات اللوچيستية من خلال أفراد شركات المجموعة بما لهم من خبرة كبيرة فى هذا المجال

النقل البحرى الإستراتيجى الكثيف فى حرب تحرير الكويت



لواء بحرى
يسرى قنديل

"دروس ونتائج"

سيتفق أو يختلف المعلقون والمحللون العسكريون والسياسيون فى كثير من جوانب حرب تحرير الكويت سياسياً وعسكريا . إلا أن الجميع يجمع على شئ واحد الأ وهو أن القوات المحمولة بحرا كانت الركيزة الأساسية التى بنى عليها النصر فى هذه الحرب وإن لم يظهر هذا الدور بنفس الوضوح الذى ظهرت به أدوار القوات الجوية والبرية.

لقد كانت القوات المحمولة بحراً هى قوة الردع الأساسية التى منعت العراق منذ اللحظات الأولى لغزو الكويت من الإستمرار والتقدم نحو المملكة العربية السعودية ودول الخليج .

إن القوات البرية لدول التحالف والقوات الأخرى التى إشتركت فى حرب تحرير الكويت لم تكن لتصل إلى ميدان المعركة دون الكثافة التى تمت بها أعمال النقل البحرى الإستراتيجى وتأمين هذه القوات المحمولة بحراً أثناء تحميلها وإيجارها وتفريغها.

قامت الولايات المتحدة الأمريكية فى الخمسينات من القرن العشرين ببناء قوة بحرية أسمتها "قوة النقل البحرى الإستراتيجى" فى إطار برنامج بلغت تكلفته 7 بلايين دولار أمريكى وقد إشتملت هذا القوة على ثلاث نوعيات من سفن التمركز المسبق :هى سفن نقل ذات حمولات كبيرة تحمل أسلحة ومعدات لواءات الإنتشار السريع "الموجودة فى دول أوروبية" .هذه السفن جاهزة للتحرك من أماكن تمركزها بالمحيط الهندى إلى منطقة العمليات بالخليج العربى حيث ينقل إليها جواً أفراد لواءات الإنتشار السريع التى تستخدم أسلحتها ومعداتها المنقولة بحرا على هذه السفن فى موانى الخليج. سفن (نشطة) وسفن(جاهزة) وسفن (مستعدة) وسفن(النقل السريع) والسفن (المستأجرة)

أولاً: السفن النشطة:

تتكون من 13 سفينة فى ثلاث أسراب تم نشرها فيما يسمى "بسفن التمركز المسبق Preposioning ships سرب فى قاعدة "دييجوجارسيا" وسرب فى قاعدة جوام فى المحيط الهندى وسرب فى أحدى قواعد الشاطئ الشرقى للولايات المتحدة الأمريكية .

كل سرب من هذه الأسراب يتكون من عدة سفن تحمل الأسلحة الثقيلة ومعدات وذخيرة والأمدادات الخاصة بكل لواء من ألوية مشاة البحرية التى تشكل "قوة الإنتشار السريع" ويتكون من عدة سفن ويقوم بإدارة هذه الأسراب أطقم بحرية عسكرية، بالإضافة إلى 11 سفينة تحمل أسم "سفن الأسراب العائمة" وهذه السفن تحمل معدات وذخيرة وإمدادات للقوات البحرية والقوات الجوية . وهى أيضاً متمركزة مسبقاً فى قاعدة "دييجوجارسيا" وبعض قواعد البحر المتوسط . ويقوم بإدارة هذه السفن أطقم بحرية مدنية:

ثانيا: السفن الجاهزة:

تتكون من سرب من سفن النقل السريعة 8 سفن ويسمى السرب الأول ويمكنه نقل المعدات والأسلحة الثقيلة لفرقة كاملة تعدادها يصل إلى خمسة عشر ألف فرد بمعداتهم فى المرة الواحدة، يرافقها سفينتى مستشفى وسفينتى لمساعدات الواحدات الجوية الخاصة بفيلق مشاة الأسطول وتدار كل هذه السفن بأطقم مدنية مخفضة فى وقت السلم.

ثالثا: السفن المستعدة:

– عددها 94 سفينة وهى سفن نقل بحرى حديثة تم إجراء تعديلات عليها لتلائم نقل المعدات العسكرية . كما أن بعض هذه السفن مزودة بمعدات شحن وتفريغ مناسبة للعمل فى موانى ليس بها تسهيلات شحن وتفريغ كبيرة، ويمكن رفع إستعداد هذه السفن لكى تكون جاهزة للعمل خلال 10–20 يوماً من طلبها كما أنها تعتبر جزءاً من إحتياطى يسمى "بأسطول النقل العسكرى الإحتياطى الوطنى يقدر حجمه بـ 244 سفينة محسوباً فيها الـ 94 سفينة المذكورة . وقد زاد عدد هذه السفن المستعدة ووصول عددها من 94 إلى 142 سفينة قبل بدء غزو العراق عام 2003

– لقد كانت سفن التمركز المسبق على درجة عالية من الكفاءة بحيث وصلت السفن المتمركزة فى قاعدة "دييوجوجارسيا " إلى ميناء الجبيل بالخليج العربى يوم 15 أغسطس 1990 وقد إستخدمت القوات البرية الأمريكية بعض الدبابات التى كانت تحملها هذه السفن إلى جانب دبابات الأسطول . وبالأضافة إلى سفن التمركز المسبق "المحملة مسبقاً " إستخدمت أيضاً سفن النقل السريع والسفن "المستاجرة" فى نقل القوات بالأسلوب الأتى:

رابعا : سفن النقل السريع:

إستخدمت منذ بداية المرحلة الأولى للنقل البحرى من 7 أغسطس 1990 حتى 5 ديسمبر 1990 وعددها 179 سفينة تم طلبها يوم 7 أغسطس 1990 وتجمعت بميناء "سافانا" بالولايات المتحدة الأمريكية يوم 10 أغسطس أى بعد " أربعة أيام من طلبها " أضيف إليها 3 سفن نقل تجارية بعض هذه السفن نقلت المعدات الثقيلة للفرقة 23 مشاة ميكانيكية التى أبحرت يوم 14 أغسطس لتصل إلى ميناء جبيل بالسعودية يوم 27 أغسطس 1990 بعد أن قطعت مسافة قدرها 8700 ميل بحرى بسرعة 27 عقدة .

خامساً : السفن المستأجرة:

– عددها 49 سفينة إنضمت إلى سفن النقل السريع وقد أستأجرت من دول أخرى أجنبية ونقلت 28% فقط من المعدات الأمريكية الأوروبية فى المرحلة الأولى للنقل البحرى أغسطس 1990 حتى ديسمبر 1990 أما المرحلة الثانية للنقل البحرى فقد حملت السفن المستأجرة 22% من إجمالى الحمولات الثقيلة المنقولة ومعظمها من دول أوروبا (حوالى 8 مليون قدم مكعب) قبل بداية عاصفة الصحراء.

– لقد كانت أهم مشكلة فى النقل البحرى الإستراتيجى أن الشحنات كانت تصل للموانى الأوروبية متأخرة مما أضطر سفن النقل للإنتظار فى الموانى لفترة طويلة .

وعموماً فأن النقل البحرى قام بنقل 95% مما كانت تحتاج إليه القيادة المركزية لكى تقاتل وتعيش .

دروس ونتائج أظهرتها تحرير الكويت فى مجال النقل البحرى للقوات:

— أظهرت هذه الحرب لكل من الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها الغربيين فى دول الناتو NATO أنه بدون وجود أسطول بحرى تجارى كبير للدولة فإن قواتها البحرية ستضطر للإحتفاظ بعدد كبير من سفن النقل العسكرى فى الإحتياط ، مما سيكلفها أعباءاً مالية كبيرة إلى جانب أنها فى وقت الحرب لن تجد العدد الكافى من الأطقم البحرية لتشغيل وإدارة السفن. لقد كانت بريطانيا أول دولة تنبهت إلى ذلك وإتخذت الإجراءات اللازمة لترغيب المستثمرين لإستثمار أموالهم فى مجال النقل البحرى، وكذلك ترغيب جزء كبير من قوة العمل على التحول للعمل بالبحر. وذلك بأن قررت فى مارس 1991 كجزء من الميزانية إلغاء الضريبة على الدخل العام للبحارة العاملين بالبحار والمحيطات (يحسب الإلغاء الضريبى عن المرتبات المنصرفة للبحارة بمجرد مغادرة السفينة البحر) وكذا تلغى الضرائب على ملاك السفن العاملة طول فترة عملها فى البحر وقت الحرب .

– وفى الولايات المتحدة الأمريكية قامت الحكومة ببناء مجموعة من سفن النقل لدعم أسطول النقل السريع إلى جانب إتخاذ إجراءات لترغيب الأمريكيين للعمل فى البحر.

– تم الإستفادة من هذه الدروس فى تخطيط وتنفيذ النقل البحرى الإستراتيجى لقوات التحالف من موانى الولايات المتحدة الأمريكية وبعض الدول الأوروبية إلى مسرح العمليات فى الخليج العربى فى الغزو الأنجلو أمريكى للعراق فى إبريل عام 2003 .







وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى و البرى

شركة الاسكندرية لتداول الحاويات و البضائع

- هى أولى الشركات المصرية فى مجال تداول الحاويات و البضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ و تخزين الحاويات كما تقدم انشطة تستيف البضائع و تخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضا - العامرية) لتخزين الحاويات و البضائع

[illegible]SS : QUAY [illegible] ALEXANDRIA
[illegible]OX EL-GOMROK-[illegible]-EGYPT
[illegible]EL: 03 4800633- 4800[illegible]5
[illegible] 03 4862124 TELEX: 54566ACH UN
WWW.alexcont.com
[illegible]: alaxcont@alexcont.com





د. إسماعيل مبارك - لواء محمد يوسف - لواء مختار عمار -
د. عبد الحليم بسيونى - د. أرسطو طاليس - ربان. سعيد بلبع

النقل بالحاويات (نظرة مستقبلية)

تحت رعاية معالى وزير النقل المهندس محمد منصور

نظمها مركز البحوث والإستشارات بقطاع النقل البحرى بالإشتراك مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى جامعة ارسطوطاليس نيا نوبولوس، اليونان، شركة تنمية ميناء السخنة، هيئة ميناء سالونيك، اليونان وذلك بفندق ستيلادى مارى، العين السخنة.

* وقد قام بتقديم المؤتمر السيد الربان/ محمد سعيد بلبع أمين عام المؤتمر، أعقبها كلمة الوفد اليونانى أ. دكتور أرسطوطاليس نيا نويولوس AUTH جامعة أرسطوطل سالونيك .
* وبعدها كانت كلمة رئيس المؤتمر دكتور/ عبد الحليم بسيونى عميد مركز البحوث والإستشارات نيابة عن الدكتور / جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى .

وقال أن المؤتمر يتطرق لأهم وسيلة نقل فى العصر الحديث وهى الحاوية والتى كان لها أكبر الأثر فى تغيير أنماط وسائط النقل بمختلف أنواعها ، وكذلك التأثير على تطور مخططات الموانئ وتكنولوجيا المعدات المستخدمة.

وكانت كلمة راعى المؤتمر معالى وزير النقل الذى ألقاها نيابة عن سعادته السيد اللواء مختار عبد الواحد عمار رئيس قطاع النقل البحرى، وأعلن سيادته إستكمال تطوير قطاع النقل البحرى الذى يساهم بنقل 60% من تجارة مصر الخارجية برفع كفاءة أداء الموانى وبصفة خاصة ميناءا الإسكندرية ودمياط لتتوافق مع أحدث نظم تكنولوجيا المعلومات مع إستكمال أرصفة ميناءى السخنة وشرق بورسعيد وأوضح سيادته أن الموانئ المصرية قد حققت زيادة خلال العام الأخير وبلغ حجم البضائع المتداولة بها 97 مليون طن وبلغ عدد الحاويات نحو 3.6 مليون حاوية كما إستقبلت الموانى المصرية 16313 سفينة.

كما طالب اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل البرى بتشجيع الإستثمار فى مجال النقل البحرى الذى يرفع من كفاءة أداء قطاع النقل وفى الوقت نفسه يحقق أعلى إستثمار.

وكانت الجلسة الأولى

وعنوانها الحاويات والنقل بالحاويات

برئاسة الدكتور / إسماعيل مبارك – المستشار الفنى لشركة تنمية ميناء السخنة أستاذ الهندسة المدينة بجامعة القاهرة

* " النقل بالحاويات وأثره على العنصر البشرى وألقاها " Dr. G. Gotzamanis مدير الإدارة الهندسية- الأكاديمية البحرية التجارية – ماسادونيا – اليونان .
* " التقدم فى تحوية البضائع : العرض والطلب والتكنولوجيا تحديات المستقبل وألقاها Prof. Aristotelis Naniopoulos أستاذ AUTH جامعة أرسطوطل سالونيك – اليونان .
* مفهوم The Motorway of the Sea وسوق الحاويات بشرق البحر المتوسط وألقتها Mrs.G.Aifadopouloa-Klimis مستشار النقل – هيئة ميناء سالونيك – اليونان
* الحاوية المبردة وألقاها الأستاذ/ ياسر مصطفى عصام رئيس مجلس إدارة شركة Nile Valley .
* "تطور حجم التداول الحالى والمستقبلى لشركة قناة السويس لتداول الحاويات وألقاها Mr. Jen Floe العضو المنتدب – شركة قناة السويس لتداول الحاويات.

الجلسة الثانية

وعنوانها النقل الدولى للحاويات

برئاسة Dr.Arstotelis Naniopoulos أستاذ جامعة أرسطوطل – سالونيك

* "لوجستيات النقل الدولى للحاويات : الوضع الحالى والإحتمالات المستقبلية" وألقاها Prof.Dr.G.a Giannopoulos مدير المعهد اليونانى للنقل – جامعة أرسطوطل – سالونيك.
* "تطور الرحلات البحرية القصيرة بمنطقة شرق البحر المتوسط وألقاها " Dr.E.Sambracos الأستاذ بجامعة بيريه – اليونان .
* "دور الحاوية فى تنمية النقل النهرى بمصر وألقاها " الأستاذ/ محمد الأباصيرى عبد اللطيف باحث أول بمركز البحوث والإستشارات.
* " إدارة وتشغيل نقل البضائع الخطرة بالحاويات وألقاها " دكتور / محمد محرم الخبير الكيميائى للهندسة البيئية



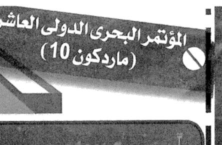

د. عبد الحليم بسيونى يسلم هدية تذكارية للسيد اللواء مختار عمار



وهدية للسيد اللواء محمد يوسف



وهدية اللواء هشام السرساوى







لواء هشام السرساوى - الربان سامى أبو سمره



لواء محمد ذكى - لواء أحمد منصور العربى



اللواء علاء ندا

الجلسة الثالثة

وعنوانها تطبيقات تكنولوجيا المعلومات

برئاسة المهندسة / هالة الشريدى مدير شركة الحلول المتكاملة للموانئ

* "تطبيقات النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) فى تأمين وتتبع الحاويات وألقاها " دكتور / رفعت رشاد مصطفى رئيس الجمعية العربية للملاحة
* "الدور النموذجى لتكنوجيا المعلومات فى إدارة محطة حاويات وألقاها": Mr: D.Tsitsamis المشرف الفنى لنظام تكامل المعلومات لمحطة حاويات هيئة ميناء سالونيك.
* "تعزيز تشغيل محطة الحاويات من خلال (ICT) لتحقيق السلامة والأمان والكفاءة وألقاها " Dr.A.Bizakis مدير هيئة TREDIT اليونان .
* " دور (v.c.y) فى ترشيد تحركات السيارات حول محطة الحاويات وألقاها " Dr.S.Theofanis مدير مركز التخطيط الإستراتيجى للنقل المتقدم جامعة Rutgers بالولايات المتحدة الأمريكية .

الجلسة الرابعة

وعنوانها الموانئ و محطات الحاويات

* " مستقبل تجارة الحاويات بالموانى المصرية" وألقاها دكتور / إسماعيل مبارك - المستشار الفنى لشركة تنمية ميناء السخنة
* "المراحل التطورية لتنمية محطات الحاويات (مدخل تسويق) وألقاها دكتور/ أيمن النحراوى - باحث أول بمركز البحوث والإستشارات
* "تنظيم محطة الحاويات: الوضع الحالى والتخطيط المستقبلى بميناء سالونيك وألقاها " Mr. Ioannis Christofidis مدير التخطيط الإستراتيجى والتطوير - هيئة ميناء سالونيك - اليونان.
* الجيل الرابع للموانئ البحرية ومحطات الحاويات Dr. Hans L.Beth الخبير فى إقتصاديات النقل البحرى والموانئ - ألمانيا

الجلسة الخامسة

وعنوانها إدارة وتمويل الحاويات و محطات الحاويات

برئاسة Dr. Hans L.Beth الخبير فى إقتصاديات النقل البحرى والموانئ - ألمانيا

* " تعظيم الربحية بمحطات الحاويات : مدخل التكلفة على أساس النشاط" وألقاها الأستاذ/ كريم سرور - باحث إقتصادى بمركز البحوث والإستشارات
* " تمويل النقل بالحاويات: تحليل النماذج المختلفة فى تمويل النقل البحرى وألقاها " Dr. Jurgen Monzel المستشار الدولى فى تمويل النقل - ألمانيا
* " نظرة تأمينية عن النقل بالحاويات (الإيجابيات والسلبيات)" وألقاها دكتور/ طارق جمعة سيف - الخبير فى التأمين البحرى والأستاذ/ عثمان الهمشرى - المدير بشركة اليانزا - مصر.

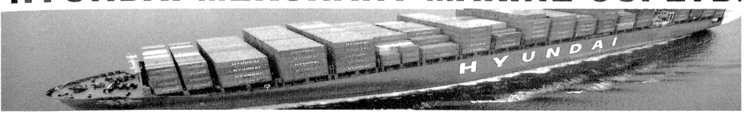
وكانت التوصيات كما يلى

التوصيات

* الإسراع بنشر نظام النقل متعدد الوسائط فى مصر بما يحتويه من جوانب فنية وتشريعية وجمركية وتطبيقية حيث تشكل حركة الحاوية المحور الأساسى لهذا النظام على الصعيد الدولى الإقليمى والوطنى لضمان سهولة وإنسياب البضائع المحواه من وإلى خارج البلاد.
* دعم إنشاء مراكز للتجميع والتوزيع تتصل بنظم عالية الكفائة تضمن سهولة إنسياب حركة الحاويات بين الموانئ وأسواق الإنتاج والإستهلاك بمختلف مناطق القطر فى الشمال والجنوب وفى الشرق وفى الغرب.
* الإهتمام بالتفعيل العملى لموارد النقل النهرى فى مصر للإستحواذ على نصيب عادل من حركة نقل الحاويات فى مصر لما تمثله هذه الوسيلة من قدرة على إنسياب الحركة وإنخفاض تكلفة نقلها.
* دعم إنشاء مراكز لنظم المعلومات فى محطات الحاويات ومراكز التوزيع ولدى الناقلين البحريين لتسهيل متابعة حركة الحاويات على الطرق وفى المحطات ولدى الشاحنين والمستلمين ومتعهدى النقل متعدد الوسائط.
* إيجاد نظام لوجستيى غير مركزى لمكاتب تسويق وحدات الحاويات للعودة ممتلئة بالشحنات المتاحة لخفض تكلفة النقل وتسويق رحلات الذهاب والعودة بشكل إقتصادى.
* الإسراع فى تفعيل تحول باقى الموانئ المصرية إلى الجيل الرابع تمشياً مع متطلبات التجارة الدولية والتقدم التكنولوجى فى المجال.
* وضع النظم التى تكفل تعظيم الربحية بفعالية فى محطات الحاويات وذلك من خلال تطبيق أنظمة التكاليف المعتمدة على حساب التكلفة على أساس النشاط.
* إيجاد أو توفير نظم تأمينية تغطى مخاطر عمليات تداول ونقل الحاويات أمراً بالغ الأهمية للمحافظة والتأكيد على سلامة الشحنات المنقولة وكذا الأفراد المشاركة فى عمليات النقل خلال مراحلها المختلفة.
* يجب تطبيق نظم المعلومات بفعالية وذلك بهدف تعزيز أعمال وممارسة مجتمع البيئة ككل - على أن يتم ذلك بشكل متكامل وليس بشكل مستقل لمحطات التداول المختلفة والهدف هو خلق مجتمع مينائى متكامل يعزز الأداء الكامل والشامل لتدفق البضائع وسرعة تداولها من وإلى الميناء.
* حث المسئولين فى محطات الحاويات وهيئات الموانئ على وضع توصيف وظيفى خاص بالعاملين والمسئولين عن تداول البضائع الخطرة المحواه وبما يضمن التأهيل والتدريب المستمر لهم تجنباً للحوادث التى تنتج عن عدم الإلمام بمتطلبات هذه البضائع والتى قد تؤدى إلى فقد فى الأرواح والبضائع والتسبب فى التلوث البيئى.

HMM

HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

EASTBOUND

	VOY	Genoa	Livorno	Fos	**Port Said**	Jeddah	Singapore	Hongkong	Shanghai	Ningbo	Xiamen	Yantian
ORCHID	054 E	27-Nov	29-Nov	1-Dec	**5-Dec**	9-Dec	17-Dec	20-Dec	22-Dec	24-Dec	25-Dec	28-Dec
PINE	051 E	4-Dec	6-Dec	8-Dec	**12-Dec**	16-Dec	24-Dec	27-Dec	29-Dec	31-Dec	1-Jan	4-Jan
GREEN	054 E	11-Dec	13-Dec	15-Dec	**19-Dec**	23-Dec	31-Dec	3-Jan	5-Jan	7-Jan	8-Jan	11-Jan
BAMBOO	051 E	18-Dec	20-Dec	22-Dec	**26-Dec**	30-Dec	7-Jan	10-Jan	12-Jan	14-Jan	15-Jan	18-Jan
COSMOS	052 E	25-Dec	27-Dec	29-Dec	**2-Jan**	6-Jan	14-Jan	17-Jan	19-Jan	21-Jan	22-Jan	25-Jan
CYPRESS	053 E	1-Jan	3-Jan	5-Jan	**9-Jan**	13-Jan	21-Jan	24-Jan	26-Jan	28-Jan	29-Jan	1-Feb
PLUM	056 E	8-Jan	10-Jan	12-Jan	**16-Jan**	20-Jan	28-Jan	31-Jan	2-Feb	4-Feb	5-Feb	8-Feb
ORCHID	055 E	15-Jan	17-Jan	19-Jan	**23-Jan**	27-Jan	4-Feb	7-Feb	9-Feb	11-Feb	12-Feb	15-Feb
PINE	052 E	22-Jan	24-Jan	26-Jan	**30-Jan**	3-Feb	11-Feb	14-Feb	16-Feb	18-Feb	19-Feb	22-Feb
GREEN	055 E	29-Jan	31-Jan	2-Feb	**6-Feb**	10-Feb	18-Feb	21-Feb	23-Feb	25-Feb	26-Feb	29-Feb

WESTBOUND

	VOY	Shanghai	Ningbo	Xiamen	Kaohsiung	Hongkong	Yantian	Singapore	Jeddah	**Port Said**	Genoa	Livorno	Fos
GREEN	054 W	17-Nov	19-Nov	20-Nov	21-Nov	22-Nov	23-Nov	26-Nov	5-Dec	**7-Dec**	11-Dec	13-Dec	15-Dec
BAMBOO	051 W	24-Nov	26-Nov	27-Nov	28-Nov	29-Nov	30-Nov	3-Dec	12-Dec	**14-Dec**	18-Dec	20-Dec	22-Dec
COSMOS	052 W	1-Dec	3-Dec	4-Dec	5-Dec	6-Dec	7-Dec	10-Dec	19-Dec	**21-Dec**	25-Dec	27-Dec	29-Dec
CYPRESS	053 W	8-Dec	10-Dec	11-Dec	12-Dec	13-Dec	14-Dec	17-Dec	26-Dec	**28-Dec**	1-Jan	3-Jan	5-Jan
PLUM	056 W	15-Dec	17-Dec	18-Dec	19-Dec	20-Dec	21-Dec	24-Dec	2-Jan	**4-Jan**	8-Jan	10-Jan	12-Jan
ORCHID	055 W	22-Dec	24-Dec	25-Dec	26-Dec	27-Dec	28-Dec	31-Dec	9-Jan	**11-Jan**	15-Jan	17-Jan	19-Jan
PINE	052 W	29-Dec	31-Dec	1-Jan	2-Jan	3-Jan	4-Jan	7-Jan	16-Jan	**18-Jan**	22-Jan	24-Jan	26-Jan
GREEN	055 W	5-Jan	7-Jan	8-Jan	9-Jan	10-Jan	11-Jan	14-Jan	23-Jan	**25-Jan**	29-Jan	31-Jan	2-Feb
BAMBOO	052 W	12-Jan	14-Jan	15-Jan	16-Jan	17-Jan	18-Jan	21-Jan	30-Jan	**1-Feb**	5-Feb	7-Feb	9-Feb
COSMOS	053 W	19-Jan	21-Jan	22-Jan	23-Jan	24-Jan	25-Jan	28-Jan	6-Feb	**8-Feb**	12-Feb	14-Feb	16-Feb

Feeder Connections

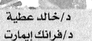
* **VIA SINGAPORE**
  Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haldia, Ho Chi Minh, Jakarta Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya
* **VIA HONG KONG**
  Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuhai
* **VIA SHANGHAI**
  Najing



الجلسة الإفتتاحية د/ محمد على إبراهيم
و د/ أحمد عبد المنصف وأ/ منى ياسين ود/ فرانك إيمارت







د/خالد عطية
د/فرانك إيمارت



تكريم أ/ منى ياسين
رئيسة جهاز حماية المنافسة

الإتجاهات الحديثة فى قانون المنافسة فى مجال النقل البحرى

Current Issues Shipping & Competition Law

تغطية محمد صابر

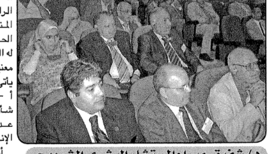
عقدت كلية النقل الدولى واللوجيستيات بالتعاون مع كلية الحقوق بجامعة أنديانا (الولايات المتحدة الأمريكية) وجهاز حمايه المنافسة. مؤتمر بعنوان الإتجاهات الحديثة فى قانون المنافسة فى مجال النقل البحرى بمقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، وذلك لتعزيز وتشجيع دور المنافسة والإستثمار ومنع الإحتكار فى قطاع النقل البحرى والمضى دوما نحو قطاع نقل بحرى منظم وأمن مع سلامة وجودة مرتفعة وفرص أفضل للإستثمار ووضع التشريعات البحرية وتطبيق الإتفاقيات والمدونات البحرية الدولية ومراقبة وسلامة الملاحة فى المياه حيث أن قطاع النقل البحرى يعتبر من القطاعات الإستراتيجية الهامة بل هو أهم عصب فى عملية التنمية الإقتصادية سواء أكان على المستوى الداخلى أو الخارجى ودفع الإستثمار والمنافسة ومنع الإحتكار من الأشياء الهامة التى لا يمكن تجاهلها بل نسعى جاهدين لتحقيقها وتطبيقها.

وأفتتح المؤتمر المستشار البشرى الشوربجي بحضور أ/ منى ياسين رئيس مجلس إدارة جهاز حماية المنافسة – د/ محمد على إبراهيم عميد كلية النقل الدولى واللوچيستيات – د/ أحمد عبد المنصف مستشار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى – د/ فرانك إيمارت مدير مركز LL.M للقانون الدولى المقارن بجامعة أنديانا (الولايات المتحدة الأمريكية) – د/ خالد عطية المدير التنفيذى لجهاز حماية المنافسة – د/ محمد شفيق ميرا أستاذ الإقتصاد بكلية النقل الدولى واللوچيستيات – د/ مصطفى راشد أستاذ مساعد الإقتصاد بكلية النقل البحرى – د/ نادر إبراهيم أستاذ مشارك قانون تجارى وبحرى بكلية النقل الدولى. وتحدث المستشار البشرى الشوربجى معرباً عن أمله فى تفعيل قانون حماية المنافسة حيث صدر القانون رقم 3 فى 15 فبراير سنة 2005 والذى يهدف بأن تكون ممارسة النشاط الإقتصادى على النحو الذى لا يؤدى إلى منع حرية المنافسة بل مهاجة الإحتكار بكل أشكاله وصوره ودفع النشاط الإقتصادى وتفعيل المنافسة بين المنتجين والموزعين وتحقيق الكفاءة فى السلع والخدمات حتى تحمى المستهلك من هذه الصور الإحتكارية وتساوى الفرص التى نأملها ودخول السوق لكل من يتاح له وحتى يتسنى لنا أن نفعل المنافسة العامة والسعى إلى تطبيق هذا القانون وحماية المنافسة فى النشاط الإقتصادى وهذا فى مجال السلع والخدمات والمقصود بالسلع والخدمات البسيطة والخدمية ومنع الممارسات الإحتكارية وتجريم العقاب الوارد فيها فى الخارج إذا ترتب عليها السعى إلى إيقاف هذا القانون ورأى المشرع أن مدٍ هذا القانون وتفعيله بعيداً عن التقييد من الأمور الهامة التى نسعى إلى تحقيقها ويدخل أيضاً فى تفعيل هذا القانون المرافق العامة التى تديرها الدولة والتى يديرها الشركات الخاصة وذوى القانون الخاص بشرط أن يباح تحالفهم مع القانون الخاص وذلك لتحقيق المصالح العامة وهى غاية القانون.

ومصالح المستهلك التي نسعى إليها والمفاضلة بين البدائل وأختيار أفضل الفرص للعمل بها واللائحة التنفيذية أيضا سعت لتطبيق هذا القانون حيث أن المد الزمنى للقانون (سنتين) وتطبيقه يرجع للإتفاقيات التى تبرمها الحكومة مع مجلس الوزراء لفترة زمنية محددة ويرى المشرع أن هناك جوانب معاقب عليها حيث يسعى القانون لحماية المنافسة وتطبيقها والسعى إلى التجريم والعقاب ملفت النظر والإتجاه إلى المحظورات التى يجب أن تجرم.

* **ما هى السوق المعنية؟** السوق المعنية تقوم على عنصرين هما **العنصر الأول** المنتجات المعنية : أى البدائل عن المنتجات المستخدمة نتيجة للسعر أو أى عوامل تنافسية **العنصر الثانى**: النطاق الجغرافي : ويعني المنطقة الجغرافية التي تتجانس فيها ظروف التنافس.إساءة إستخدام السيطرة على سوق معنية: وهى ما جاءت فى الباب الرابع لجهاز حماية المنافسة وأهمها الحذر على من تكون له السيطرة على سوق معنية القيام بأى مما يأتى:

أ – أى فعل من شأنه أن يؤدى إلى عدم التصنيع أو الإنتاج بصورة كلية أو جزئية.



د/ شفيق ميرا والمستشار البشرى الشروبجى
ود/ خالد قاسم

ب – الإمتناع عن إبرام صفقات بيع أو شراء منتج مع أى شخص أو وقف التعامل معه ولا يعد محظوراً إذا وجد مبررات لذلك.

ج – أى فعل من شأنه أن يؤدى إلى الإقتصار على توزيع منتج دون غيره على فترات زمنية أو مناطق جغرافية أو مراكز توزيع

د- الإمتناع بصفة كلية أو جزئية عن إنتاج أو إتاحة منتج شحيح متى كان إنتاجه أو إتاحته ممكناً إقتصادياً

هـ – بيع المنتجات بسعر يقل عن تكلفتها الحدية أو متوسط تكلفتها المتغيرة.

ومن هنا رأى المشرع أن القانون وما يتبناه يقضى ويسعى إلى مصلحة الإقتصاد والمصلحة العامة ومنع صور الإحتكار.

ووضح د/ خالد عطية بأن الأولويات للعمل فى جهاز حماية المنافسة هى السعى إلى إنشاء المقر الرئيسى والأدوات الإلكترونية وإعداد الكوادر البشرية التى تعتبر الركيزة الأساسية وتلقى الشكاوى بطريقة إلكترونية ونشر الوعى والندوات فى الداخل والخارج فى الجهاز وفى الأجهزة الأخرى ولم تقتصر على الفرع الرئيسى فى القاهرة فقط ولكننا سعينا إلى المحافظات الأخرى وخاصة الإسكندرية بالتعاون مع الأكاديمية والغرفة التجارية وهدفنا أن نحمى البيئة التنافسية ولا نحمى أشخاص منافسين بأعينهم إنما نسعى لإقامة المنافسة وخاصة فى السلع والخدمات داخلية أوخارجية وتشمل قطاع النقل، الصحة، التعليم، المقاولات وغيرها سواء أكانت تابعة لحكومة أو جوانب إستثمارية أخرى وهناك من يسأل هل للحكومة الحق فى التدخل ومحاربة إرتفاع سلع ما ؟؟

نقول نعم ولكن ليس لكل المنتجات والسلع لأن الحكومة لا تعنى ببعض المنتجات والمشكلة لدينا فى كثير من الأحيان أن هناك شركة واحدة محتكرة وليس هناك تناوع فى المصادر للمفاضلة بين شركة وأخرى فى أنشطة كثيرة فى مختلف القطاعات وخاصة يصعب التنافس فى بعض المشاريع مثل الحديد والأسمنت لأن التكلفة تعادل 2,3 مليار جنيه أو تزيد. ثم تحدث د/ محمد شفيق ميرا موضحاً أنه من هواه التاريخ البحرى وقال أن التكنولوچيا الحديثة تدخلت فى مجال السفن منذ زمن وخاصة الحاويات ثم وضح تاريخ الملاحة والمؤتمرات التى عقدت منذ سنة 1975 وهى تسعى كلها لتنظيم الملاحة فى العالم حتى يتم التغيير للأفضل وحتى يتم التغيير من نقل بحرى تقليدى إلى نقل بحرى مزود بالتكنولوچيا والتطور المعلوماتى حتى نصبح مثل أمريكا فى الجانب العلمي حيث أن الولايات المتحدة الأمريكية لها دورها الفعال الذى نتمنى التوصل إليه، وقال أن 50% الآن من الأسطول البحرى صب جاف وأهملنا البضائع العامة والحاويات حيث أن البضاعة الآتية إلينا أتية من اليابان والولايات المتحدة والموانى الأوروبية وهؤلاء ينقلون ما يوازى 70% من الحاويات ولم يكن هناك توافق بين الشاحن المصرى والمستورد حتى جاء قانون المنافسة سنة 1995 وظهر النشاط الإقتصادى للإندماج فى هذا الجهاز مع اللجوء إلى كفاءات معينة والتحول الإقتصادى بين البنوك والمستثمرين والشركات وعدم الإنحياز. هكذا وتحدثت أ/ منى ياسين موضحة أن مصر بدأت التحول التدريجى إلى نظام إقتصاد السوق الحر للحاق بقاطرة الإقتصاد العالمى ومن هنا إنتهجت الدولة العديد من السياسات والبرامج لتنمية وتطوير مختلف القطاعات الإقتصادية والخدمية وجذب الإستثمارات وتعتبر المنافسة الحرة من الركائز الأساسية لتحقيق التنية المستدامة وللرخاء الإقتصادى وهكذا أختتم المؤتمر منادياً ومعلناً شعار جهاز حماية المنافسة: وهى حماية المنافسة – الشفافية – حرية السوق – ضبط السوق– منع الممارسات الإحتكارية – الكفاءة الإقتصادية – الإستقلالية

MSaberSaber@yahoo.com

فن التفاوض والحوار



لا شك أن الحوار والتفاوض هو الوسيلة الطبيعية والمنطقية فى حياة الإنسان يمارسها فى جميع أطوار حياته وذلك بصفة رسمية أو غير رسمية سواء بتلقائية أو بطريقة مرتبة علمية ومنطقية.
وكلما إرتقى المستوى الحضارى وإزدادت الثقافة ووضحت الرؤية كلما لجأ الإنسان والجماعات للحوار والمفاوضة وكان ذلك بديلاً عن الخصام أو الإقتتال أو العداء.

وفى حياتنا اليومية العادية نتعرض للمفاوضة حيث نمارسها فى حياتنا الخاصة أو فى العمل، فالمفاوضة المرتبة هى أسلوب عالى منظم يستخدم فى تحقيق رغبات الأطراف من خلال الحوار و تتدرج المفاوضات من حيث الموضوعات التى يتم التفاوض بشأنها، فقد تكون أمور بسيطة عادية متكررة مثل التفاوض مع عملاء أو موردين أو تحديد المسئوليات وتفويض السلطات فأنها جميعاً موضوعات للمفاوضة فى العمل إلى أن تصل إلى موضوعات أكثر تعقيداً وصعوبة وتحتاج إلى دراسات ومعلومات وتحديد الأهداف وتصوّر النتائج فى ظل إفتراضات وضوابط مختلفة مثل شراء الشركات أو إدماجها أو تسوية الخلافات بينها أو بين إدارة الشركات وإتحادات العمال والمنظمات المختلفة أو تضارب المصالح بين الدول.

لقد تعاظم دور القدرة على المفاوضات حالياً وأصبحت من أهم وسائل وأساليب الإدارة فى مباشرة أعمالها، لذلك وجب علينا فى هذا المجال أن نعرف ما معنى المفاوضة فنقول أنها الحوار بين طرفين أو أكثر يشتركون فى أمر ما - ولكن بينهم بعض الإختلافات ويسعون إلى تسوية هذه الخلافات أو الإختلافات من خلال المفاوضات.

وعادة ما تسفر هذه المفاوضات عن إتفاق مرضى كلياً أو جزئياً أو أن يصمم كل طرف على رؤيته وطلباته - فيتطور الخلاف إلى صراع وربما إلى إقتتال قضائيا أو ميدانياً أو عسكرياً.

وبعد أن عرفنا المفاوضة فإننا نعرج إلى تعريف مفهوم المفاوضة، ويختلف أسلوب معالجة المفاوضة بين الأفراد أو الجماعات أو الدول فى محاولة لإيجاد تسوية يرتضيها الأطراف من خلال تقديم بعض التنازلات نظير توازنات أخرى يقبل بها الطرف الآخر.

ويجب أن نشير إلى أن الحاجة للتفاوض تعتبر من الضروريات لإجتياز المصاعب وتجنب الصدام من خلال الوصول إلى تحقيق مصالح متبادلة أو مشتركة أو حتى فهم متبادل للأراء والأفكار والدوافع والمحاذير - ويرى أغلب الباحثين فى أمور السياسة أن ما يتحق بين الأطراف من خلال الحوار أقل تكلفة فى كثير من الأحيان من تكلفة الصراع بأشكاله المختلفة.

ثم بعد ذلك نتعرض لقيادة التفاوض فنقول أنها تنقسم إلى قسمين هما

أ - سلوكيات

ب - أساليب التفاوض

فمن حيث السلوكيات فإنه لكى يستمر التفاوض هادفاً وموضوعياً وهادئا يجب مراعاة الآتى:

1 - تجنب الإثارة أو إستخدام عبارات إستفزازية

2 - محاولة أن يحظى كل من الطرفين بالإهتمام الواجب عند عرض أفكارهما.

3 - أن يحاول كل من الطرفين تجنب التسبب والتبرير والإكتفاء بالأسباب والمبررات الأساسية الواضحة.

4 - أن يلخص كل من الطرفين المتفاوضين ماتم عرضه وماتم الإتفاق عليه بطريقة واضحة ومحددة لا تحتمل التأويل ولا تخشى أن ذلك قد يعقد الأمور إذ أن الحقائق الواضحة تجعل الحوار بناء وقابلاً للتطبيق ويعظم فرص النجاح عند التنفيذ.

5 - أن يراعى كل من الطرفين المتفاوضين أن هناك حدوداً يجب ألا يتخطاها أيهما وألا تعرضت عملية التفاوض إلى اليأس أو العزوف عن الإستمرار فى التفاوض.

6 - إذا وصل الحوار إلى طريق مسدود وكان كل طرف مصراً على رأيه - فمن المهم أن يصل أى طرف من المتفاوضين إلى جزء من الإتفاق ليحاول من خلاله أن يجعل الباب مفتوحاً لإستئناف التفاوض فى جولة أخرى بعد أن يعيد كل طرف تقييم أوضاعه.

ثم نأتى بعد ذلك إلى أساليب التفاوض، إذ يختلف كل منا عن الآخر فى أسلوب تفاوضه وعادة لا يتفق إثنان على تكتيك واحد. فما يكون مناسباً للتفاوض فى موضوع ما قد لايكون مناسباً لموضوع آخر - فلكل مقام مقال ولكل فرد طابع مميز كما أن هناك أساليب عديدة فى التفاوض وكلها أدوات معاونة للمفاوض لتحقيق النجاح فى مهمته

ومن أهم هذه الأساليب الآتى:

1 - **الإستماع الجيد:** من ناحية والمثابرة فى عرض الأفكار بحيث تتمكن من إبلاغ المعلومات وضمان إستيعاب الطرف الآخر لها وحثه على إعادة التفكير فى موقفه كل ذلك دون إلحاح أو تكرار ممل.

2 - **المفاجأة:** أن يتقدم أى من الطرفين بعرضاً جديداً لم يكن متوقعاً أو التصميم على نقطة معينة بطريقة حاسمة أو تغيير فى أسلوب الحوار بدلاً من الهدوء إلى الغضب أو العكس أو التنازل عن نقطة كان أى من الطرفين متمسكاً بها ولم يكن متوقعاً التنازل عليها.

3 - **التشدد:** فقد يحتاج الحوار فى بعض المراحل إلى التشدد بأن يضع أى من المتفاوضين شروطاً لا يمكن مناقشتها.

4 - **التمويه:** أى أن يبرز أى من الطرفين موضوعات معينة ليس لها الأولوية فى الأهمية ويهمل بعض الموضوعات التى تمثل الأولوية والإهتمام أو يتم التجاهل عن بعض النقاط المفروض أن تكون موضع الإهتمام ويضع مثل هذا الموقف الطرف الآخر فى حيرة وعدم يقين من حيث ترتيب الأهمية لدى أى من الطرفين.

5 - **طلب المشورة:** أن يطلب أحد المتفاوضين من الطرف الاخر الرأى والحل - وفى هذا الموقف يكون هناك نوعان من التآلف وفرصة لان يضع طرف من الطرفين نفسه فى موقف الطرف الآخر وفى هذا الموقف يكون هناك إحتمال أن يقدم طرف إلى الطرف الآخر أفكار لم تكن لديه أو لم تكن يظن أنه يقبلها.

6 - **التقسيم:** أن يقوم طرف من الطرفين بتقسيم أهدافه إلى أجزاء - ويتم تبادل الرأى على كل جزء على حدة فى الحوار - وعند الإنتهاء من جزء يتم الانتقال إلى جزء آخر - وأحيانا يكون ذلك أكثر قبولا من الطرف الآخر عما لو كانت المحاولة لمناقشة الموضوع دفعة واحدة وذلك عندما يكون الحوار عن السعر أو طريقة الدفع أو الدفعة المقدمة أو التأمين وما إلى ذلك.

7 - **المبالغة:** أن يتم فتح الحوار بمطالب مبالغ فيها سواء بالسلب أو بالايجاب حتى يتم تقديم بعض التنازلات فيصبح بعدها عند المستوى الذى كان أحد الطرفين يستهدفه.

8 - **الوسيط:** قد يكون من الممكن الإستعانة بوسيط لتقريب وجهات النظر، وهذا أسلوب له مزياه وعيوبه ومن مزاياه أن أى من الطرفين لا يبالغ فى طلباته من الوسيط لأنه يعلم أن سلطات الوسيط محدودة ومن عيوب هذا الأسلوب أنه اثناء التفاوض فإن الفرص تكون محدودة لأن هناك من الفرص ما لا يمكن اقتناصها لان سلطات الوسيط تكون محدودة.

وعلى الأعم فإن استخدام أسلوب أو أكثر من الأساليب السابقة أو غيرها يتوقف على الظروف والأحوال التى يتم فيها الحوار خاصة موقف كل من الطرفين والمحددات التى تقيد كل منهما.

توافر المعلومات: لاشك أن أى إجتماع هو لقاء لبحث أمر من الأمور والحوار بشأنه يستلزم قدر من المعرفة والمعلومات -كلما كان الأمر محل بحث كان الحوار مهما ورئيسيا فان حجم المعلومات وتنوعها يصبح أمرا حيويا لأتخاذ القرار. ونضرب مثلا على ذلك فنقول أن شركة تجرى مفاوضات لإبرام عقد توريدات - فما هى المعلومات التى تسعى إلى توفيرها قبل التفاوض:-

أ - عن السلعة أو الخدمة ونوع التعاقد:

1 - مزايا ومواصفاتها وتميزها عن غيرها فى السوق.

2 - تكلفة الإنتاج عند مستويات مختلفة من حيث إستغلال الطاقة.

3 - هامش الربح

4 - درجة إستغلال الطاقة وهل إستوعبت بالكامل أو مازال بها فائض.

5 - مواعيد التسليم الممكنة

ب - عن السوق:

1 - المناخ بالسوق عن السلعة كما ونوعاً وسعراً

2 - حالة المنافسين ومدى متابعتهم لهذه الصفقة

بقلم محاسب سعيد رجب شرف.
الخبير المالى والإقتصادى

3 - هل هناك إحتمالات مضاربة

4 - الإتجاه العام للأسعار(تضخم أو إزدهار أو كساد)

5 - توفر الخامات اللازمة للتصنيع

ج - عن العميل المزمع التفاوض معه للتعاقد:

1 - مدة تعامله مع الشركة ووزنه بالسوق

2 - أهمية السلعة لعملياته وهل هى أساسية أم فرعية

3 - هل تم الإستطلاع عن السوق وهل تم الإتصال بالمنافسين سواء كانت مناقصة أو ممارسة.

4 - هل هذا العميل مفوض للتعاقد أو سوف يراجع إداراته.

تحديد الهدف: طالما توافرت المعلومات السابقة فإنه يكون هناك ما يسمح بتقدير الآتى:

1 - تحديد الهدف الذى من خلاله تتم المفاوضات

2 - تحديد نقاط الضعف والقوة لدى أى من الطرفين المتفاوضين

3 - تحديد الإستراتيچيات التى تستخدم أثناء التفاوض بداية من أسلوب الوضوح والعرض المباشر أو إستخدام أسلوب الخداع وتسريب المعلومات وإخفاء الهدف.

مهارات يحتاجها المفاوض:

أولاً - يجب أن يكون المفاوض واثقاً من نفسه قادراً على المواجهة ميالاً للحوار يفكر سريعاً بطريقة علمية واضحة ويحيد كلية أية إعتبارات شخصية.

ثانيا - أن يتصف بالمرونة وأن يكون قادراً على التحليل وإستخدام الأسلوب المنطقى دون مبالغة أو سفسطة

ثالثا - أن يكون عارفاً بكل تفاصيل الموضوع الذى يتفاوض بشأنه كذلك أن يكون على علم تام بالمعلومات والظروف المحيطة والمؤثرة فيه.

رابعا - أن يكون على علم تام بشخصية من يفاوضه سواء كان شخصا أو مسئولاً عن هيئة أو شركة أو مؤسسة وأن يعرف مدى حرية الحركة والمرونة المتاحة له إلى جانب سلوكه وثقافته وأسلوب معالجته للأمور وطريقته فى الحوار والمفاوضه ومدى سلطاته وإمكانياته فى إتخاذ القرار.

خامسا - أن يستوعب موضوع المناقشة فإذا كان التفاوض عن سعر سلعة فيجب أن يعرف مدى تقبل السوق لهذا السعر من عدمه، وعلى المفاوض أن يحدد بدقة ماذا يستهدف من المفاوضة وأن يدرس مقدماً الحدود المسموح بها كحد أدنى أو أقصى بحيث يكون مرناً أثناء المفاوضة.

سادسا - يجب أن يكون المفاوض ملماً بالمخاطر التى سوف تترتب على نتائج المفاوضات . هل هناك غرامات؟ هل هناك نقصاً فى إستغلال الطاقة؟ وهل هنا وقت للوصول إلى إتفاق؟؟؟

هذا وتمر مراحل التفاوض بعدة مراحل منها:

1 - مرحلة الإستطلاع والتى يحاول فيها كل طرف التعرف على ما لدى الآخر وجس النبض

2 - مرحلة الصراع وفيها يعرض كل طرف طلباته وإتجاهاته ومقدار تصميمه على طلباته.

3 - مرحلة التنازلات أو التسويات فى محاولة الوصول إلى نقطة لقاء

4 - مرحلة إتخاذ القرار بالإتفاق أو الصراع والتجميد.

وبعد، فإني قد عرضت موضوع التفاوض بكل أساليبه وعلى المفاوض أن يتمعن فى كل ما سبق إيضاحه ليكون له الغلبة فى النهاية فى أى مفاوضة يكون طرفا فيها.

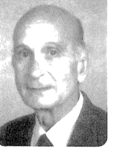
والله ولى التوفيق

BIMCO BULLETIN AUG 2007 عن مجلة

مواجهة التحديات لصناعة النقل البحرى

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

الجزء الأول



إن صناعة النقل البحرى يمكن وصفها كواحدة من أكبر الأعمال المثيرة فى العالم. وهناك وسائل أسهل لتحقيق الأرباح، ولكن هناك أيضا القليلون الذين يهتمون دوليا بالعمل البحرى لكونه دوليا وهاما لسكان العالم. وبالمعرفة الجيدة بالإقتصاديات البحرية والعلم، فإن الأمر يتطلب إدارة أفضل لصناعة النقل البحرى بما يعود على الصناعة بالفائدة والخير لسكان العالم.

ونحن نطلب اليوم بناء سفن جديدة لتخريج إلى العمل بعد ثلاث سنوات لتعمل لمدة 25 عاما. والمعدات والعاملون فى الشركات الملاحية والربابنة وكبراء المهندسين لهذه السفن الجديدة مطلوب تعبئتهم من الآن. وهذه هى الإستراتيجية الصحيحة. ولكن هناك ضغوط كثيرة نتيجة أحداث دولية. فمن منا مثلا كان يمكنه التنبؤ بأحداث 11 سبتمبر سنة 2001 والتحديات الدولية التى تبعت ذلك الحدث؟ فلو أخذنا فى إعتبارنا ما يحدث فى العالم من عدم الإستقرار، وزيادة الفجوة بين الأغنياء والفقراء، وظهور الإرهاب الدولى، وتفكك الإتحاد السوفيتى، فإن كل هذه الأحداث كانت غير متوقعة قبل حدوثها، ولو كان لدينا تحذيرات مبكرة لمثل هذه الأحداث لكان يمكننا تعديل مواقفنا لمواجهتها عند حدوثها.

ومثل هذه الأحداث تملى الوضع السياسى للعالم الذى نعيش فيه وستؤثر قطعاً فى سُبُل مواجهتنا لهذه التحديات. فهل يُسمح لصناعتنا أن تنظم نفسها وأن تزدهر فى مثل هذه الأجواء؟ أم أنه سيكتب لها أن تخضع لقواعد منظمة عالمية ومحلية مختلفة؟ إن الصناعة مُجبرة على تنفيذ كل هذه القواعد التنظيمية حتى تستطيع العمل فى نقل التجارة الدولية وذلك بحرص شديد كى لا تقع فى أخطاء غير مقصودة ولهذا فإن الصناعة تعتمد على المعلومات التى ترد لها من وكلائها المنتشرين فى أنحاء العالم لمعرفة المستجدات من القواعد التنظيمية سواء الإقليمية؟ أو الأحادية. فالذى لديه معلومات صحيحة أكثر عن الأجواء العالمية يمكنه الحكم على أفضل الطرق لتسيير أعماله حرصاً على مستقبله.

لذا فإن علينا التعرف على الظروف والتحديات التى تواجهها صناعة النقل البحرى، والعمل بجدية لمواجهتها لصالح الصناعة، وهذه التحديات لا توجد لها أسبقية ولا يمكن تجاهل أىَ منها.

1 - تقليل الإنبعاثات الغازية الضارة للجو من السفن

هذه القضية يعتقد أنها وردت إلى صناعة النقل البحرى بإفتراضات مبنية على خلفية المقارنة مع مختلف وسائل النقل الآخرى، ورغم أن أضرارها فى تلوث البيئة من سفن تنقل بضائع تعتبر أقل من وسائل النقل الآخرى وفق معادلة الطن/ ميل.

ولكن لفترة قصيرة نسبياً ولأعوام قليلة سابقة ، فإن القلق بين بعض الناس صار يعبرّ عن مشاعر شعوب العالم جميعها، ورأى هؤلاء أن الإنبعاثات الغازية من الماكينات البحرية القوية فى السفن الحديثة تمثل مشكلة فى سخونة الجو وأنها تساهم فى دفع أكسيد الكبريت SOx وأكسيد النيتروجين NOx وثانى أكسيد الكربون COx بالإضافة إلى نفايات أخرى ضارة فى الجو. وهذه الإنبعاثات عادةً ما تتركز فى الموانى والمناطق المحيطة بها، مما يجب منعها.

وفعلا، هناك مناطق فى العالم مثل بحر البلطين وبحر الشمال توجد بها قوانين إقليمية تمنع إنبعاثات الكبريت (SULPHER EMMISSION CONTROL AREAS) SECAS وهذه القوانين تطلب من السفن إستعمال وقود قليل الكبريت أثناء تواجدها أو مرورها فى تلك المناطق. ومن المنتظر أن تلجأ بعض الأقاليم والدول الساحلية الأخرى إلى فرض قوانين مماثلة. وهذا الوضع يفرض صعوبة على تشغيل السفن التى تنقل التجارة فى تلك المناطق. كما أن هناك إقتراحات قد تتحول إلى قوانين توجب على السفن التى تدخل هذه المناطق وموانيها إستخدام نظام "الكىّ البارد" COLD IRONING و– أو أنها إستخدام الطاقة الكهربائية اللازمة لها من مصادر فى البر.

وهذه ليست المرة الأولى التى تجد صناعة النقل البحرى نفسها فى موقف صعب بأن تعرف نيات التعليمات مسبقاً قبل إعتمادها لكى تستعد لمواجهتها. فهناك تكلفة زائدة تتكبدها الشركات الملاحية بتخصيص صهاريج الوقود قليل الكبريت الأعلى سعراً فى سفنها وإضطرار السفن لإستخدامه بكثره، وأيضاً بإستخدام أجهزة خاصة لمعالجة غازات المعادم وإستخدام الطاقة الكهربائية من البر أثناء تواجدها بالموانى الأجنبية ...إلخ . ولا شك أن هذا كله سيعود على من يستخدم السفن لنقل بضائعه بزيادة تكاليفها.

2 - الآثار الضارة بالبيئة البحرية

هناك معاهدة دولية لمنع تلويث البحار MARPOL والتى يُؤمل أن تساعد فى منع نقل العديد من الطفيليات التى نعيش وتتكاثر فى مياه صهاريج الصابورة فى السفن وتنتقل مع السفن من مكان إلى آخر حول العالم ثم تنزل مع مياه الصابورة عند تفريغ صهاريج الصابورة. ومرةً أخرى فإن القواعد التنظيمية تسبق التطورّ العملى للأجهزة التى تستطيع أن تسيطر على المشكلة.

ولكن من المهم القول أنه فى غياب قواعد دولية قوية، يتم تنفيذها بدقة وبالكامل، فإن الدول الساحلية تجد نفسها تلعب دوراً هاماً. فإذا كانت هذه الدول الساحلية فى طريق مرور الخطوط الملاحية الدولية، فإن دورها سيكون أهم . أما إذا كان موقعها بعيداً عن طرق مرور الخطوط الملاحية الدولية ولكنها ترغب فى اللّحاق بالدول الآخرى، فإن النقل البحرى الدولى سيدفع ثمناً غالياً. فإن رفع مستويات إدارة التخلّص من الفضلات ومياه الصابوره من السفن سوف يؤثر فى عمليات السفن التجارية فى العالم ، لأن ذلك سيتطلب تكاليف أعلى.

ولعدة سنوات شجعت منظمة BIMCO الحكومات الأعضاء فى المنظمة – لتنفيذ مسئولياتها وفق معاهدة منع تلويث البحار MARPOL وخاصة فيما يتعلق بتوفير الإمكانيات لإستقبال مياة الصابورة والنفايات عموماً فى موانيها، ويُعتقد الآن أن عناصر "الدولة الساحلية الجيدة" QCS، أنه يجب أن يكون مستواها فى تنفيذ معاهدة منع تلويث البحار عالياً، لأن ذلك يعتبر خدمة هامة للسفن ولنظافة البحار. أما العجز والقصور فى هذا الواجب فإنه سينحصر فقط فى البلاد المتخلّفة.

وقد يأسف الإنسان على الطريقة التى بها أصبح الإهتمام بالعوامل الكثيرة التى تؤدى إلى سخونة جو الكرة الأرضية، وكذا الطريقة التى يتّبعها السياسيون بوضع قوانين دون تفكير سليم. ولكن مرة أخرى، فإن صناعة النقل البحرى مرُغمة على تنفيذ قواعدها ، فليس لدى الصناعة خياراً آخر وعليها الإحتمال.

لكن على الصناعة أن تكون يقظة إلى الأفكار المتغيرة فى هذا الشأن وأن تكون جاهزة للدفاع عن نفسها ضد الذين يفتقدون فهم أهمية الصناعة وما تقوم به من خدمات لسكّان العالم.

3 - تحسين عمليات بناء السفن وتخريدها

إن صناعة النقل البحرى مطلوب منها وضع نظام لعمليات بناء وتخريد السفن وأسلوب للتخلص من السفن الزائدة دون الإضرار بالبيئة. وفى هذا الشأن فإن على الصناعة أن تستجيب وتعمل على وضع نظام يكفل عدم الإضرار بالبيئة أثناء عمليات بناء السفن الجديدة وتخريد السفن القديمة، وتقوم منظمة BIMCO بالمساعدة فى هذا الشأن إعترافاً منها بوجوب وضع نظام تلتزم به جميع الشركات الأعضاء فى المنظمة العاملة فى هذا النشاط وذلك عند بناء سفن جديدة أو عند التخلص من السفن الزائدة لديها، بما يضمن عدم الإضرار بالبيئة وسلامة العاملين فى هذا النشاط.

التحديات فى العدد القادم

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية



شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة؟

الجزء الأخير

نختتم فى هذا العدد مقالنا وسوف نتعرض لمؤشرات الإنتاجية وكذا إجمالى الأصول والعائد على الأصول

سادسًا: مؤشرات الإنتاجية

1 - مؤشرات العمالة

ارتفع عدد العاملين من 6325 عامل في عام 2005/2004 إلى 6542 عامل في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 3.4%، واستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 44.5% منها مقابل 42.4% في العام السابق، بينما استأثرت شركة دمياط بنسبة 18.6% مقابل 18.8% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد بلغت النسبة 36.9% مقابل 38.8% في العام السابق. ويلغ متوسط الأجر 23045 جنيه في عام 2006/2005 مقابل 21954 جنيه في العام السابق، ويلغت نسبة الزيادة 5% ويبلغ متوسط الأجر في شركة بورسعيد أعلاه حيث يبلغ 30694 جنيه مقابل 25977 جنيه في العام السابق بنسبة زيادة 18.2% ويبلغ أدناه في شركة الإسكندرية حيث يبلغ 17496 جنيه مقابل 16772 جنيه في العام السابق بنسبة زيادة قدرها 4.3% وفي شركة دمياط بلغ 21149 جنيه مقابل 25350 جنيه في العام السابق بنسبة خفض قدرها 16.6%.

ولقد بلغت إنتاجية العامل من الإيرادات الجارية 110.6 ألف جنيه مقابل 115.5 ألف جنيه في العام السابق بنسبة خفض قدرها 4.3% حيث بلغت في شركة دمياط أقصاها 169.4 ألف جنيه مقابل 201.6 ألف جنيه في العام السابق بنسبة خفض قدرها 16% وفي شركة الإسكندرية بلغت 92.3 ألف جنيه مقابل 96.1 ألف جنيه بنسبة خفض قدرها 3.9% وفي شركة بورسعيد بلغت 103 ألف جنيه مقابل 94.8 ألف جنيه بنسبة زيادة قدرها 8.6%.

في حين أن إنتاجية الجنيه أجر بلغت 4.8 جنيه مقابل 5.26 جنيه في العام السابق بنسبة خفض قدرها 8.7 % حيث بلغت في شركة دمياط أقصى معدل بمقدار 8.01 جنيه مقابل 7.95 جنيه في العام السابق، وفي شركة الإسكندرية بلغت 5.28 جنيه مقابل 5.73 جنيه في العام السابق بنسبة خفض 7.9% وفي شركة بورسعيد 3.35 جنيه مقابل 3.65 جنيه في العام السابق بنسبة خفض قدرها 8.2 %.

2 . إنتاجية الوقود والمواد وقطع الغيار

يوضح الجدول التالى إنتاجية الجنيه من الوقود والمواد وقطع الغيار

جدول رقم (10)　　(القيمة بالجنيه)

بيان	2005/2006	2004/2005	%
	(1)	(2)	(2) : (1)
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	13.8	14	98.6
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	17.6	21.2	83
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	18.1	15.8	114.6
إجمالي/ متوسط	16.1	16.4	98.2

ومنه يتبين أن إنتاجية الجنيه انخفضت من 16.4 في عام 2005/2004 إلى 16.1 جنيه في عام 2006/4005 بنسبة خفض قدرها 1.8%.

والشركة الوحيدة التي تحسنت بها الإنتاجية هي بورسعيد حيث ارتفعت الإنتاجية من 15.8 جنيه في 2005/2004 إلى 18.1 جنيه في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 14.6% بينما انخفضت في كل من شركة الإسكندرية وشركة دمياط بنسبة 1.4%، 17% على الترتيب.

3. انتاجية تكاليف الانتاج

فيوضح الجدول التالى إنتاجية تكاليف الإنتاج

جدول رقم (١١)　　(القيمة بالجنيه)

بيان	2005/2006	2004/2005	%
	(1)	(2)	(2) : (1)
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	2.6	2.85	91.2
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	2.25	2.52	89.3
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	2.2	2.27	96.9
إجمالي/ متوسط	2.35	2.53	92.9

ومنه يتبين أن إنتاجية تكاليف الإنتاج انخفضت من 2.53 جنيه في عام 2005/2004 إلى 2.35 جنيه في عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 7.1% وأنها انخفضت في جميع الشركات بنسب تراوحت بين 3.1% ، 10.7% عن عام 2005/2004 .

ويوضح الجدول مؤشر الربح:

جدول رقم (١٢)　　(القيمة بالجنيه)

بيان	2005/2006	2004/2005	%
	(1)	(2)	(2) : (1)
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	52.1	51.3	101.6
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	56.9	57.3	99.1
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	37	37.5	98.7
إجمالي/ متوسط	48.3	48.7	99.2

تابع شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة ؟

4. مؤشرات الربحية

4 -1- مؤشر الربح

بلغ الفائض النهائي قبل خصم الضريبة 349.00 مليون جنيه مقابل 360.4 مليون جنيه في العام السابق بنسبة خفض قدرها 3.1% وبلغ مؤشر الربح (الفائض قبل الضريبة/الإيرادات الجارية) % 48.3% مقابل 49.3% في العام السابق حيث بلغ في شركة دمياط أعلى مؤشر بنسبة

نسبتا التشغيل والعمل جدول رقم (13)

بيان	2005/2006		2004/2005		%	
	نسبة التشغيل (1)	نسبة العمل (2)	نسبة التشغيل (3)	نسبة العمل (4)	(1) : (3)	(2) : (4)
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	47.3	38.7	47.7	40.2	99.2	96
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	50.3	42.4	49.4	33.4	101.8	97
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	55.7	47	54.6	45.4	102	103.5
جملة	51	39.8	50.5	39.7	101	100.3

مليون جنيه في عام 2006/2005 مقابل 1864.6 مليون جنيه في عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 7.8% وبلغ العائد على الأصول (الفائض قبل الضريبة/ إجمالي الأصول) % 17.4% في 2006/2005 مقابل 19.3% في 2005/2004 حيث بلغ العائد على الأصول في شركة الإسكندرية 19.7% في العامين، وفي شركة دمياط بلغت 15.6% مقابل 20.3% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد 16.8% مقابل 17.5% في العام السابق، والمؤشرات جميعها أعلى من سعر الفائدة السائد في البنوك، وكذلك نسبة العائد على الأوراق المالية.

التوصيات :.

1. عدد الحاويات المتداولة أرتفع بنسبة 1% عن العام السابق .
2. عدد الحاويات الترانزيت انخفض بنسبة 6.1% .
3. عدد الحاويات برسم التجارة الخارجية ارتفع بنسبة 13.4 % .
4. أرتفع عدد العاملين بنسبة 3.4 % .
5. أرتفع متوسط أجر المشتغل بنسبة 5% .
6. تبلغ نسبة التشغيل 51 % في العامين مما يوضح كفاءة الإنتاجية أى أن تكلفة الحصول على الأموال منخفضة جداً بالمقارنة بالنسبة المعيارية 70- 75 % فى حين أن نسبة العمل 40 % فى العامين وهى توضح كفاءة العمل الروتينى اليومى بالشركات وهى منخفضة جداً بالمقارنة بالنسبة المعيارية 55 – 60 % مما يوضح أرتفاع كفاءة العمل الروتيني.
7. مؤشر الربح يكاد يكون ثابتاً حيث بلغ 48.3 % مقابل 48.7% فى العام السابق .

إجمالي الأصول والعائد على الأصول

جدول رقم (14) (القيمة ألف جنيه)

بيان	2005/2006			2004/2005			%
	إجمالي الأصول (1)	%	العائد على الأصول	إجمالي الأصول (2)	%	العائد على الأصول	1 : 2
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	712085	35.4	19.7	670825	36	19.7	106.2
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	748671	37.3	15.6	675892	36.2	20.3	110.8
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	549469	27.3	16.8	517863	27.8	17.5	106.1
جملة	2010225	100	17.4	1864580	100	19.3	107.8

56.8% مقابل 57.3% في العام السابق وفي شركة الإسكندرية 52.1% مقابل 51.3% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد 37% مقابل 39% في العام السابق.

4 -2- نسبتا التشغيل والعمل

ارتفعت نسبة التشغيل (الاستخدامات الجارية/الإيرادات الجارية) % من 50.5% في عام 2005/2004 إلى 51% في عام 2006/2005 وهذه النسبة توضح كفاءة التشغيل في الشركة، ومن المفترض أن تكون أقل من 70 – 75% وبذلك فإن كفاءة التشغيل في شركات الحاويات مرتفعة وتبلغ في شركة الإسكندرية 47.3% مقابل 47.7% في العام السابق، وفي شركة دمياط 50.3% مقابل 49.4% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد 55.7% مقابل 54.6% في العام السابق.

وبالنسبة لنسبة العمل (الاستخدامات الجارية – الإهلاك)/الإيرادات الجارية% فإنها قد ارتفعت من 37.8% في عام 2004/ 2005 إلى 39.7 في عام 2006/2005، وهذه النسبة توضح كفاءة العمل الروتيني اليومي للشركة ومن المفترض أنها تقل عن 55-60%) وبذلك فإن كفاءة العمل الروتيني لشركات الحاويات مرتفعة جدًا حيث بلغت نسبة العمل في شركة الإسكندرية 38.7% مقابل 40.2% في العام السابق، وفي شركة دمياط 42.4% مقابل 33.4% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد 47% مقابل 45.4% في العام السابق.

5. مؤشرات استخدام الأصول :.

1.5 يوضح الجدول التالي إجمالي الأصول والعائد عليها

إجمالي الأصول والعائد على الأصول ومنه يتبين أن إجمالي الأصول قد بلغت 2010.2

8. أرتفع إجمالى الأصول بنسبة 7.8% .
9. بلغ العائد على الأصول 17.4% مقابل 19.3% فى العام السابق .
10. اجمالى حقوق الملكية بلغت 892.2 مليون جنيه بنسبة 98.7 % من إجمالي المال المستثمر وبلغت الالتزامات طويلة الأجل 12.1 مليون جنيه بنسبة 1.3 % فى 2006/6/30 مقابل 658.4 مليون جنيه بنسبة 97.6 % و 16.3 مليون جنيه بنسبة 2.4% فى 2005/6/30 على الترتيب .
11. لدى الشركات ودائع لأجل بلغت فى 2006/6/30 314.2 مليون جنيه .

وبذلك فإن الشركات الثلاث أنجزت إنجازا ملموساً طوال مسيرتها وتحافظ على دعمها للاقتصاد القومى سواء بزيادة العمالة أو تحسين أوضاع العاملين أو تحقيق الفوائض المرتفعة .

وتحقق تراكما رأسماليا ، وعلى سبيل المثال فان شركة الإسكندرية أنشأت محطة الدخلية بتمويل ذاتى والشركات تمول استثماراتها تمويلا ذاتياً ولها ودائع لاجل ، وتدعم الشركة القابضة وكذلك الشركات الشقيقة التابعة بالرغم من عدم حصولها منها على العائد المناسب لاستثماراتها فيها .

و كل ذلك يدل على كفاءة الإدارة والمركز المالى القوى ولا تحتاج إلى أى دعم مالى لمواجهة توسعاتها وأن هيئات الموانى تشارك فى رأسمالها بنسب تراوحت بين 25 % ، 40 % وليس هناك ما يدعو لدخول مستثمرين أجانب فيها وإذا ما تطلب الامر زيادة رؤوس أموال الشركات فيتم ذلك بزيادة نسبة مساهمة هيئات الموانى أو زيادة مساهمة الشركة القابضة عن طريق ما تحصل عليه من فوائض من هذه الشركات.

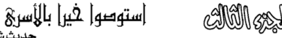
و نوصى بعدم خصخصتها حتى لا تفقد الدولة ما تحصل عليه من فوائض هذه الشركات وفى نفس الوقت تشجيع القطاع الخاص لإنشاء شركات لتداول الحاويات واستكمال إنشاء الشركات التى بُدىء فى إنشائها فى كل من مناءى الإسكندرية ودمياط .



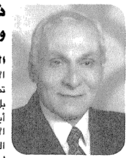
حقوق الإنسان .... ذلك الحلم الإنسانى المستحيل

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

الجزء الثالث



حديث شريف



ذكرنا فى العدد السابق حقوق الإنسان فى الإسلام ونستعرض فى هذا العدد الحدث وتداعياته وإنتهاكات حقوق الإنسان.

الحدث ... وتداعياته

الأحداث الكبيرة لا تقع ثم تمضى الحياة بعدها طبيعية بل تقع ولا تعود الدنيا بعدها أبداً كما كانت وكل يوم تؤكد الأحداث أن العالم مساء الثلاثاء 11 سبتمبر 2001 ليس هو نفس العالم الذى كان فى الصباح وتحديداً فى الساعة 8.56 بتوقيت شرق الولايات المتحدة الأمريكية حينما أطيح بالبرجين التوأمين فى العاصمة الإقتصادية الأمريكية نيويورك وراح ضحية ذلك 2973 قتيلا. وبسبب أحداث 11سبتمبر وبسبب الرؤية الضيقة التى حكمت تناول الولايات المتحدة لمفهوم محاربة الأرهاب ولحدود وكيفية محاربته أصبحت الحلول الأمنية وإستخدام القوة المفرطة والأساليب القمعية تحظى بالأولوية وأصبح كل عربى متهماً بالأرهاب إما بالمشاركة أو التخطيط أو التنفيذ أو بكراهية سياسة الولايات المتحدة وملأت الميديا الأمريكية الدنيا صراخا عن وحشية العرب وإرهاب المسلمين وأصبحت فوبيا الأسلام (أى الخوف من الأسلام) سيفا مسلطاً على وجه المسلمين وأكثرهم تضررا هؤلاء المندمجون فى مجتمعات أوروبية وفى المرحلة الزمنية يعيش فى أوروبا (37 دولة) ما يربو على 23 مليون مسلم أى حوالى 5 % من مجموع سكانها) التى تعد العقد الاول من القرن الحادى والعشرين وطبقا لما ركز عليه أو كما قال **عمرو موسى** مجلة شئون عربية (ربيع 2007) إقترحه عالم السياسة الامريكية **صموئيل هنجتون** قبل أحداث سبتمبر ووفقا للسياسة الأمريكية التى وضحت بعد هذه الأحداث وصلنا إلى أن العالم الاسلامى هو المتهم وهو الهدف وهو العدو.

ومن المهم أن نشير إلى أن ظاهرة فوبيا الأرهاب (أى الخوف من الأرهاب) أفرزت خمسة أحداث مثيرة مدهشة:

الحدث الأول: صوره ضبابيه تخلط عمدا بين الجماعات الارهابية وبين قوى التحرر الوطنى ومقاومة المحتل.

الحدث الثانى: قرارات مختلطة تبدو بدون رؤية إستراتيجية أو أجندة عمل واضحة المعالم

الحدث الثالث: إرهاصات هستيريا الإجراءات الأمنية ومنها:

* قانون مكافحة الإرهاب Pat riot Act (16 بنداً) الذى يمنح السلطات الأمريكية حق القبض على أى شخص وأستجوابه وإحتجازه دون أبداء الأسباب

* خطة العمل للتأهب الأمنى الداخلى بدرجات الاستعداد لمواجهة التهديدات الإرهابية بألوانها الخمسة الشهيرة والذى يطلق عليها كود الألوان.

الحدث الرابع: إشاعة الخوف بين الأمريكيين بتحذيرات متكررة متلاحقة من مخاطر قد تأتى على غرار 11سبتمبر

الحدث الخامس: وضع المسلمون جميعا موضع الشك والإرتياب بل أصبح متهماً من يشترك مع تنظيم القاعدة فى الدين وليس فى التوجه والجانب المحير فى ذلك هو أن يؤخذ الكل بجريمة البعض وأن تحاسب الجماعة على ما يقترفه الفرد

جوانتانامو .... وأخواتها

عندما نتذكر كلمة (جوانتانامو) ندرك على الفور أن الأمر يتعلق بأخطر معتقل أقامته القوات الأمريكية لمن تسميهم الإرهابيين وعندما نتذكر أسم (أبو غريب) تقفز فى الأذهان المآسى والأهوال التى يتعرض لها العراقيون على أيدى قوات الأحتلال الأمريكى.

معتقل جوانتانامو

يعتبر معتقل جوانتانامو بمعسكراته الخمسة والذى أفتتح رسميا فى يناير 2002 والذى يتمتع بسمعه سيئة للغاية لدى منظمات حقوق الإنسان الدولية والأمريكية وكذلك الصليب الأحمر الدولى ومنظمة العفو الدولية والذى يعتبر أسوأ مظهر من مظاهر إنتهاك حقوق الإنسان شهدته البشرية منذ بداية القرن العشرين .

ويقع المعتقل فى الجزء الجنوبى الشرقى من جزيرة كوبا الذى يطل على البحر الكاريبى وعلى مسافة 100 كيلو متر من العاصمة الكوبية هافانا و 90 ميل من ولاية فلوريدا الأمريكية وتم إستئجار المكان من كوبا عام 1903 بموجب عقد إيجار سنوى قيمته 4085 دولار واللافت للانتباه أن الحكومات الكوبية المتعاقبة لم تقم بتحصيل هذه القيمة الإيجارية منذ عام 1960 فى إشارة إلى إعتراضها على الوضع الراهن.

*** سجن أبو غريب**

* يقع على الطريق السريع الواقع غرب العاصمة العراقية بغداد أو تحديدا فى أطرافها وتبلغ مساحتها نحو كيلو متر مربع.

*** سجن الشيبة**

يقع بالقرب من مدينة البصرة جنوب العراق حيث يوجد معتقلون عراقيون فى سجون القوات البريطانية بدون توجيه إتهامات إليهم وبدون محاكمة

*** سجن ناجرام**

يقع فى أفغانستان

*** السجن 1391**

سجن سرى تابع فى أحدى معسكرات الجيش الإسرائيلى يقع بالقرب من أحد الكيبوستات حيث يتعرض المعتقلون الفلسطينيون لشتى أنواع التعذيب (43 نوعاً) وأهدار الآدمية

* نشرت صحيفة واشنطن بوست (2 نوفمبر 2005) تقريراً عن قيام جهاز المخابرات المركزية الأمريكية CIA بإستخدام سجون دول أوروبا الشرقية كمعسكرات إعتقال نقلت إليها أكثر من ثلاثة آلاف شخص

.... وهكذا يعذبونهم !!

التعذيب عملية قهر وقسر للإنسان وتجاوز فظيع فى إستخدام السلطة وهو عمل لايمكن تبريره أو قبوله أو الدفاع عنه ويترعرع التعذيب فى جو السرية والإفلات من العقاب ويكتسب أرضا جديدة عندما لا يواجه الإدانة المطلقة له. والتعذيب ليس جديداً وقد سجله الأدب الروائى المصرى فى أعمال كثيرة ومن أشهر هذه الأعمال (العسكرى الأسود) **ليوسف إدريس** و(الكرنك) **لنجيب محفوظ** والغريب أن تعذيب المعتقلين وأهانتهم وإذلالهم وأمتهانهم وتحقيرهم الذى تقوم به القوات الأمريكية المنتشرة فى أنحاء العالم لا يتوقف أمامها أحد ولا تعلق عليها الإدارة الأمريكية بل أنها تمضى فى تنفيذ مخططها بالحديث عن الحرية والديمقراطية والإعراب عن قلقها إزاء حقوق الإنسان.

ولقد أصبح التعذيب – فى ظروف يصعب إعتبارها إنسانية – أسهل طريقة للحصول على الإعترافات إننا لا نود أن نجعل الصورة قائمة ولكنها – ولا شك – ليست وردية لذا لا نجد مفرا من سرد بعض الحقائق:

* إن من يقرأ الأساليب والوسائل التى كشفها ريموند وايتيكر (صحيفة الإندبندت البريطانية) والتى تستخدمها القوات الأمريكية مع المعتقلين لا يملك إلا أن يقشعر بدنه من هول الفظاعة والوحشية ويطلق على هذه الوسائل مصطلح تكتيكات التحقيق المعززة وتضم سبعة تكتيكات كل واحدة أشد قسوة من الأخرى :

1 – جذب الإنتباه حيث يتم نزع قميص المعتقل من الأمام عند الرقبة وهزه بشدة لجذب الإنتباه

2 – الصفع حيث يتم صفع المعتقل باليد مسبباً الألم والتخويف.

3 – الضرب على البطن بلا شفقه ولا رحمه لإحداث الألم دون إحداث أضرار داخلية

4 – الوقوف لساعات حيث يرغم على المعتقل على الوقوف مكبل الأيدى والقدمين فى حلقة مثبته فى الأرض لأكثر من أربعين ساعة متواصلة.

5 – الحرمان من النوم والإرهاق والتعذيب بالصدمات الكهربائية كوسيلة فعالة لأنتزع الإعترافات

6 – إستخدام الماء البارد حيث يترك المعتقل واقفا عاريا فى زنزانة ضيقه فى درجة حرارة نحو 10 مئوية ويغطس رأسه بإستمرار فى ماء بارد.

7 – الإغراق بالماء بربط المعتقل فى لوح خشبى ورأسه تحت أقدامه ويوضع بلاستيك على وجهه ويصب عليه الماء أو توضع رأسه فى مغطس وبطريقة تلقائية يتقيأ المعتقل حيث يصعب تحمل ذلك ولو لثوان.

* التعذيب بدعوى مكافحة الإرهاب Com Bating Terrorism لا يقف عند حد ومن يلجأ إليه يجد مئات الأفكار يقدمها الشيطان عندما يغيب الضمير أنه أقصى أنواع إهانة الذات وبعض أساليب التعذيب يصعب تصديقه فى حين أن البعض الآخر يبدو مستعصيا على الفهم

1 – إطفاء السجاير فى فتحات الأذن

2 – إفزاع وترهيب المعتقل بإستخدام الكلاب البوليسية الشرسة غير المكممة

3 – إستخدام الموسيقى الصاخبة التى تؤدى إلى الإنهيار العصبى

4 – تسليط الأضواء على المعتقل لحرمانه من النوم

5 – الإجبار على أتخاذ أوضاع مؤلمة جسديا ومهينه

6 – وضع المعتقل فى درجة حرارة مرتفعة ثم فى درجة حرارة شديدة البرودة وهو ما يسمى بالتلاعب بالبيئة

7 – إذلال المعتقل جنسيا

8 – تسليم البعض إلى دول معروفه بممارسة التعذيب

* قالت **أيرين فان** السكرتير العام لمنظمة العفو الدولية "إن



الأضرار بالقيم الأساسية لحقوق الإنسان لم يبرز بهذا القدر من قبل كما برز خلال جهود الإدارة الأمريكية الحالية فى عهد الرئيس جورج بوش لأضعاف الحظر الشامل على التعذيب وما تقيده التقارير من أساءه معامله وتعذيب السجناء فى المعتقلات والسجون الأمريكية يبعث رسالة تشجيع الحكومات التى تمارس الإنتهاكات"

* فى كتابه "القيم المهدرة" قال الرئيس الأمريكى رقم 39 **جيمى كارتر**: " أن واحده من القيم التى أهدرت حقوق الإنسان وإهدار الحريات المدنية وبعد عقود من إحترامنا لمواثيق جنيف بعدم التعذيب أصبح أعضاء مجلس الشيوخ الأمريكى (الكونجرس) يصوتون الآن لمواصلة هذا التعذيب"

* قال **توم ريدج** وزير الأمن الداخلى الأمريكى السابق: "أن الولايات المتحدة لن تتسامح فى إستخدام التعذيب لإستخراج المعلومات من الإرهابيين"

* رفضت الولايات المتحدة التصديق على إتفاقية المحكمة الجنائية الدولية بينما وقعت عليها 98 دولة حماية للقادة والجنود الأمريكيين من الخضوع أمام المحكمة على جرائم الحرب والتعذيب التى أرتكبوها ومازالوا يرتكبونها

* من أجل تبرير إنتهاكات حقوق الإنسان التى ترتكبها الإدارة الأمريكية تقدم **البيرتو جونز** وزير العدل بإدارة الرئيس **جورج بوش** الثانية بمذكرة زعم فيها أن بنود إتفاقية جنيف التى تحرم تعذيب الأسرى لا تنطبق على حركة طالبان والقاعدة.

* يشير تقرير العفو الدولية السنوى لعام 2006 الذى يعنى بإنتهاكات حقوق الإنسان (330 صفحة) إلى أنه رغم أن 144 دوله صدقت على ميثاق الأمم المتحدة ضد التعذيب فإن الوثائق تؤكد أن 102 دولة مازالت تمارس عمليات التعذيب ضد مواطنيها.

* قال **محمد عيسى الشرقاوى** (جريدة الأهرام): " وقائع التعذيب فى سجن أبو غريب كابوس ووصمه عار للولايات المتحدة الأمريكية وآخر الأنباء أن تمثال الحرية الشهيد فى نيويورك يعتزم الهجرة !!

مذابح .... وإغتيالات

كان التنظيم الأم فى الحركة الصهيونية jioiniosm هو "الهجاناه" وقد بدا فى العشرينات المبكرة من القرن العشرين ثم تلاه فى الثلاثينات تنظيم "الأرجون زفاف" برئاسة مناحم بيجن الذى كان لايعتبر الهاجاناه تقوم بالعنف المطلوب ونجحت هذه المنظمة فى وضع أسمها على خريطة العنف والإرهاب حينما قامت بمذبحة دير ياسين حيث نسفوا منازل القرية بكل ما فيها ومن فيها من البشر وأطلقوا الرصاص على كل من حاول الفرار ونسف فندق الملك أدوار فى القدس وفى الأربعينات تشكلت منظمة أكثر دموية هى "شتيرن" وتحولت هذه العصابات الصهيونية إلى نواة جيش إسرائيل.

وإسرائيل - بإعترافها - رسميا ووثائقها صاحبة سجل أسود فى القتل والإغتيال العمدى وملاحقة كوادر ونشطاء المقاومة الفلسطينية (**الشيخ أحمد ياسين وعبد العزيز الرنتيسى** وغيرهم) وترويع ومداهمة والعقاب الجماعى للفلسطينيين وكذلك عمليات الاجتياح المنهجية التى أودت بحياة مئات الشهداء وأهم المذابح الإسرائيلية ضد الشعب الفلسطينى داخل حدود فلسطين التاريخية بهدف تفريغ المدن والقرى الفلسطينية من أهلها لتوطين اليهود القادمين من الخارج.

* تل عثمان (بلدة الشيخ) 31 ديسمبر 1947
* دير ياسين (أشهر المذابح الإسرائيلية) 10 أبريل 1948
* قلقيلية 10 أكتوبر 1956
* خان يونس 3 نوفمبر 1956
*صابرا وشاتيلا 19 سبتمبر 1981
* المسجد الأقصى 8 أكتوبر 1990
* الحرم الإبراهيمى 25 فبراير 1994
* قانا 16 أبريل 1996
* مخيم جنين 29 يوليو 2002

* منذ 37 عاما (1970) دخلت قرية بحر البقر بمحافظة الشرقية فى مصر التاريخ من أبواب الحزن والألم والدمار عندما أغارت الطائرات الإسرائيلية على تلك القرية الوادعة وجعلت فى كل بيت شهيدا طفلا أو طفلة فى عمر الزهور من تلاميذ مدرسة بحر البقر الابتدائية.

انتهاكات حقوق الإنسان
Human Rights Violation

هناك خمسة أشكال رئيسية من الإنتهاكات الممتدة فى الماضى مروراً بالحاضر والتى يتوقع إستمرارها مستقبلاً وهى:

* حقوق الإنسان الأساسية
* الحريات المدنية
* الحقوق السياسية
* التمييز الأثنى والإجتماعى
* الإبادة الجماعية

والتباين كبير بين المواثيق الدولية لحقوق الإنسان من حيث الطبيعة القانونية لها ومن حيث كفاءة آليه الأشراف على تنفيذها كما أن التناقض كبير بين الخطاب النظرى لحقوق الإنسان والواقع العملى المعايش لها حيث تتعرض للخرق والتآمر عليها فى معظم الدول وحيث يمارس الإنسان إنتهاكا لحقوق أخيه الإنسان وفى أحيان كثيرة تنتهك هذه الحقوق بإسم حقوق الإنسان.

* يعتبر سجل أفريقيا (53 دولة) فى مجال حقوق الإنسان واحدا من أسوأ السجلات على الصعيد العالمى إن لم يكن الأسوأ على الإطلاق وذلك بسبب الإنتهاكات الواسعة لحقوق الإنسان سواء من جانب نظم الحكم أو بين الجماعات المتصارعة بعضها البعض فى ظروف الصراعات الداخلية العنيفة وتشير الأرقام وهى أصدق اللغات إلى أنه فى العالم 15 منطقة مشتعلة بالنار والدم ضحاياها 14 مليون والذين هاجروا منها بلغوا 18 مليونا

الجزائر: فى الصدام الدامى بين النظام الجزائرى والجماعات الإسلامية أقترب رقم الضحايا من الجانبين من 390 ألف قتيل وأكثر من مليون جريح

الصومال: سقط ما يقرب من 350 ألف قتيل

السودان: (دارفور) بلغ عدد الضحايا أكثر من مائة ألف قتيل

بوروندى: تنزف دما من عشر سنوات وقتلاها 300 ألف

* أن أطلاله سريعة على خريطة الوطن العربى (22 دولة) تزيدنا يقينا أن حقوق الإنسان لازالت مشروعا غير مكتمل حيث أنها - أى حقوق الإنسان - لا تزال تدعوا إلى الشفقة وتثير غبار التشاؤم رغم أن الخطوة الأولى فى أى إصلاح وأى ديمقراطية هى إحترام حقوق الإنسان

* لا توجد أمثله على تزوير الإنتخابات والغش والتدليس فيها أكثر مما هو موجود فى بلاد العالم الثالث (115 دولة) وهى إنتخابات سابقة التجهيز بنتائج محسومة سلفا يتم تزييفها دائما بطريقة فجه جداً أو مكشوفة للغاية حيث أن الديمقراطية لم تكن - عادة - ضمن خياراتهم أبداً.

* أن سجل الغرب - أمريكا بصفة خاصة - فى حماية حقوق الإنسان غير منطقى أو مترابط مما يثبت أن المبادئ المعلنة هى مجرد الهيمنة ومما يجعلها شعاراً بلا مضمون.

* تدعى الولايات المتحدة دعم الديمقراطية وحقوق الإنسان رغم أنها تنتهك الديمقراطية التى يبدو أن لها سمات ومميزات مختلفة عن تلك التى يعرفها الجميع إذا أنها لا تعرف المشاركة والحوار والتعارض وإحترام حقوق وحريات وأختيارات الآخرين بل تعتمد على لغة القوة والعنف وتنتهك حقوق الإنسان (فيتنام - أفغانستان - العراق .. الخ) والذى يثير الغيظ فى النفس ما قاله الرئيس الأمريكى جورج بوش ضمن طوفان الكلام الخادع والمضلل : "إن العراق الحر فى الشرق الأوسط ضربه لعقدة الكراهية !"

* نشرت مجلة نيويوركر (12 أغسطس 2007) التقرير السرى للجنة الدولية للصليب الأحمر الذى تناول أوضاع المعتقلون فى السجون الأمريكية منهما إدارة الرئيس **جورج بوش** وكبار المسئولين فيها بإرتكاب جرائم حرب من خلال عمليات التعذيب البشعة التى يتعرضون لها والتى يمكن أن تسبب نتائج قانونية مدمره لسمعة الإدارة الأمريكية الحالية ونقلت المجلة عن ضابط بالمخابرات المركزية الأمريكية CIA قوله أنه كان من الأفضل إعدام السجناء حتى لا يكونوا شهودا على التعذيب فيما بعد !!

* قال السيناتور الأمريكى **ديل ديرين** بعد زيارة قامت بها مجموعة من أعضاء الكونجرس لمعتقل جوانتانامو " إن القطاعات التى يرتكبها المحققون التابعون للمباحث الفيدرالية الأمريكية هى قطاعات تعتقد للوهلة الأولى بأنها تأتى على أيدى حراس نازيون أو سوفيت فى معسكرات الإعتقال الشهيرة والتى عرفت بإسم الجولاج فهناك شاهدت رجلا جالس فاقد الوعى وبجواره كومة من الشعر يبدو أنها أنتزعت من رأسه لتعذيب والحقيقة أنه بغض النظر من تفسير ذلك فهذه ليست أمريكا.

* أعترف **رامزى كلارك** وزير العدل الأمريكى الأسبق (1/2 نوفمبر 2005) بأن بلاده تشن الحروب تحت غطاء أتهامات باطلة سابقة التجهيز يمكن إطلاقها فى أى وقت وضد أى دولة ومن بينها إتهامات بإهدار حقوق الإنسان وإضطهاد والأقليات أو حيازة أسلحة دمار شامل أو مساعدة المنظمات الإرهابية وأن الولايات المتحدة أساءت كثيرا إلى فكرة حقوق الإنسان حيث إعتادت اللعب بورقة حقوق الإنسان والأقليات وتطويعها لخدمة أهدافها فضلا عن ممارسة الإنتهاكات فى أكثر من إتجاه

* كثيرا ما قامت القوات الأمريكية بقتل مدنيين أبرياء فى أفغانستان والعراق ثم إعتذرت بما أقدمت عليه بدعوى أنه كان من باب الخطأ أو بتسويق التبريرات بالزعم أن الإرهابيين يتخذون المدنيين دروعا بشرية.

* أرتكبت قوات الإحتلال الأمريكية فى العراق (نوفمبر 2004) فى مدينة الفالوجه مذبحة مخزية من حصار وإبادة جماعية ووحشية عمياء مستخدمه النابالم المعدل والفسفور الأبيض الحارق منذ أبناء هذه المدينة دون إلتزام بالمواثيق والمعاهدات الدولية التى تحظر إستخدام هذه المواد وأثار البرنامج الوثائقى الذى عرضته قناة التليفزيون الإيطالى الرسمية "رأي" عن هذه المذبحة ردود فعل عالمية غاضبة لأن الفسفور الأبيض يأكل الجلد ويذيب اللحم فلا تبقى سوى العظام

* ظهرت إنتهاكات مختلفة الشكل قامت القوات الأمريكية فى أفغانستان فقد قام الجنود الأمريكيون وواضح من هذه الأمثلة - وهناك أمثلة أخرى شبيهه - أن الخاسر الأكبر فى كل هذه الأفعال هو حقوق الإنسان.

* وضع أربعمائة شخص من حركة طالبان فى حاويات 40 قدم Containers وإغلاقها رغم أن حجمها لا يتسع لأكثر من ربعهم وكان من الطبيعى موتهم جميعا خنقا.

* حرق جثث معتقلين من حركة طالبان بالرغم من أن إتفاقية جنيف تحرم حرق جثث القتلى وقال الجنرال الأمريكى **جيسون كامبا** أن تصرف جنوده كان مدفوعا باعتبارهم الشخص بأن ترك الجثث على حالها من الممكن أن يؤدى إلى إنتشار الأمراض وأضاف قائلا أنه لم يكن لديهم إدراك بأن ما فعلوه كان خطأ وأن التحقيق الجنائى معهم أظهر عدم إنتهاك إتفاقية جنيف للأسرى !! ومن جانبها إنتقدت منظمة العفو الدولية

تابع/ حقوق الإنسان.... ذلك الحلم الإنساني المستحيل

قرار تبرئة الجنود داعية إلى إجراء تحقيق مستقل مشيره إلى أن العنف أصبح (نمط تعامل) وليس مجرد (ممارسة عشوائية).

* قصف قلعة خافجي بمدينة مزار شريف شمال أفغانستان (الأحد 25 نوفمبر 2001) وهدمها على رؤوس من فيها من أسرى طالبان مما أدى إلى قتل نحو 600 شخص.

* طرق الأعدام أربعة (شنقا – رميا بالرصاص – الكرسي الكهربائي – تناول السم) هذا هو ما تعارفت عليه الدول وما ألفه البشر ولكن – وآه من لكن هذه – فإن الجنرال عبد الرشيد روستم وزير الدفاع الأفغاني أبتدع لمعارضيه طريقة أخرى هي الإعدام دهسا!! حيث ينبطح الشخص معصوب العينين مكبلا بالسلاسل الحديدية من يديه وقدميه أرضا ثم تقوم أحدى المدرعات بالسير فوقه رايح جاي حتى الموت دهساً !!!

* إرتكبت قوات الإحتلال الأمريكي في العراق أفعالا يندى لها جبين البشرية أقلها – على سبيل المثال – ما ألتقطته مصادفة كاميرا مصدر شبكة أن. بى. سى الأمريكية لجندى من المار ينز يطلق النار على جريح عراقي أعزل في أحد المساجد وقد سقط في العراق ومنذ بدء الإحتلال الأمريكي (19 مارس 2003) ما يتراوح بين 900 ألف ومليون قتيل بخلاف الجرحى والمصابين الذين تجاوزوا الثلاثة ملايين واللاجئين الذين قاربوا أربعة ملايين فضلا عن المصابين بإضطربات سلوكية نتيجة المشاهد الدموية وأصوات الإنفجارات .

* تقوم الولايات المتحدة بالخلط المتعمد بين المقاومة Resistance والإرهاب Terrorism في العراق وأفغانستان وحتى لقوات الإحتلال الإسرائيلي في الضفة الغربية وغزه رغم أن مقاومة إحتلال أراضي الغير بالقوة أمر مشروع ولا يعتبر إرهابا وأي محاولة لقمع المقاومة ضد السيطرة الإستعمارية والأجنبية والأنظمة العنصرية هي مخلة لميثاق الأمم المتحدة وقراراتها أرقام 2649 لسنة 1970 و 2852 لسنة 1971و 3103 لسنة 1973.

وقد قال دكتور فتحي سرور في كلمته أمام المؤتمر البرلماني في بوركينافاسو (أغسطس 2001) : " من الغريب أن توصف المقاومة ضد الإحتلال بأنها إرهاب وأن يتم تغافل إرهاب الدولة دون أن تتحرك القوى المؤثرة في العالم لكي تعاقب المعتدى أو توقف العدوان"

* أنهم تقرير منظمة هيومان رايتسى ووتش (13 مارس 2006) إدارة الرئيس الأمريكي جورج بوش بأنها وراء تدهور حركة الدفاع عن حقوق الإنسان في العالم مؤكداً أن إستخدام التعذيب وإساءة تعريف ما يسمى بالإرهاب بعد جزءا لا يتجزأ من إستراتيجية الإدارة الأمريكية وأوضح التقرير أن إعتبار أساليب التحقيق الوحشية مجرد سوء تصرف من جانب عدد من صغار الجنود الأمريكيين خدعة كبرى وأوضح التقرير أن النزاعات المسلحة خلال العقدين الماضيين (1986 – 2006) أدت إلى قتل ما يزيد عن مليوني طفل وإلى إصابة أو إعاقة أكثر من ستة ملايين طفل كما خلفت أكثر من مليون طفل يتيم وما يربو على 22 مليون طفل مشرد بسبب الحروب والنزاعات الدائرة داخل بلدانهم وخارجها.

* يؤكد تقرير منظمة العفو الدولية لعام 2005 أن إسرائيل تمارس الكثير من الإنتهاكات للحقوق المستقرة للإنسان وفق المعايير الدولية والتي ترقى إلى جرائم ضد الإنسانية وذلك ضد الشعب الفلسطيني الواقع تحت الإحتلال في الضفة الغربية والقدس الشرقية وغزه حيث:

* إطلاق الرصاص بلامبالاة
* القصف الجوى والمدفعي للمساكن الآهلة بالسكان
* عمليات التعذيب Torture الوحشى المنظمة
* عرقلة وصول المساعدات الطبية
* إستخدام الفلسطينيين كدروع بشرية في عمليات الجيش الإسرائيلي
* التغاضي عن جرائم المستوطنين اليهود في حق الفلسطينيين
* حوادث إعدام وإغتيال دون محاكمة
* الإفراط في التدمير الواسع النطاق والمتعمد للممتلكات والبنية الأساسية
* وجود المعتقلون عرايا من أي حماية قانونية

..... وغير ذلك كله وأغرب منه كثير !!!

التدخل الإنساني

التدخل الإنساني Humanitrian Intervention مبدأ تذرعت به الدول الاستعمارية قديما وحديثا للتدخل في شئون الدول الأخرى بدعوى حماية الوطنيين مما قد يتعرضون له من مخاطر حقيقية أو متصوره ولأسباب لا تخفى على اللبيب هناك تداخل شديد بين الإنساني والسياسي وتحاول هذه الدول الإستعمارية تقنين التدخل الغير منصوص عليه صراحة في ميثاق هيئة الأمم المتحدة ومفهوم التدخل الإنساني ورغم محاولات تجميله عبر تقديمه تحت مسميات براقة بحكم أحتوائها ظاهريا على شعارات إنسانية فإن الممارسات الواقعة كفيلة بإجهاض هذه المحاولات وترسيخ الصورة السلبية المحيطة بالمفهوم (الإنتقاء – المتميز –ا لمصالح السياسية .. إلخ)

وتحت ستار التدخل الإنساني بدعوى حماية حقوق الإنسان تمارس الولايات المتحدة بعد أن اختطفت الجمعية العامة للأمم المتحدة من بين أحضان المجتمع الدولي لكثير من التناقضات فهي :

* خلقت الإرهاب ثم تدين الآخرين به
* تحتل بلدانا (أفغانستان – العراق) ثم تتحدث عن الحرية والاستقلال
* تفتك بكل من يقول لا لحروبها الأستباقية ثم لا تكف من الحديث عن حقوق الإنسان وإذا استعرضنا التاريخ الأمريكي فسنجده مليئا بحالات التدخل في شئون الدول الأخرى سواء بالتدخل العسكري المباشر أو ممارسة الضغوط السياسية والاقتصادية كالعقوبات فقد قامت بالتدخل – علنا وخفيه – في نحو 140 دولة (عام 1833 غزو نيكاراجوا و1835 بيرو و1848 المكسيك و 1901 كولومبيا و 1902 هندوراس و 1906 كوبا و 1914 هايتي وبدعوى أنها تقوم بمهام إنسانية (الصومال – السودان – رواندا – الكونغو الديمقراطية أو بدعوى أنها تضع حدا للحروب الأهلية (أنجولا – موزمبيق – أرتيريا) أو بدعوى مكافحة الإرهاب (أفغانستان) أو بدعوى تدمير أسلحة الدمار الشامل (العراق) ولكن الحقيقة هي من أجل تكريس الهيمنة وتنفيذ مخططات صناع السياسية الخارجية الأمريكية وهم يبيعون الوهم باسم الحرية والديمقراطية وأصبحت الدعوة إلى محاربة ما يسمى بالإرهاب دعوه مفتوحة لانتهاك حقوق الإنسان وتم إطلاق تعبيرات الدول المارقة Rogue States ومحور الشر Axis of evil ضد بعض الدول لتبرير التدخل في شئونها الداخلية والقيام بذلك فإنها – الولايات المتحدة – وكما يقول تشارلز هوبسون في كتابه "المحن المأساوية للإمبراطورية" تمتلك 725 قاعدة عسكرية منتشرة في 38 دولة بخلاف قواعدها الموجودة داخل الولايات المتحدة والهدف النهائي للتدخل الأمريكي في شئون الدول الأخرى هو الضغط على السلطة الوطنية من أجل التوقف عن سياسة ما أو تعديل سلوك ما بصدد قضايا ذات علاقة بالشأن الداخلي.

لاجئ ! أم نازح ! .. أم ماذا؟

اللاجئين Refugees هم الأشخاص الغارين من بلادهم على أثر تهديد لحياتهم أو أمنهم أو حريتهم بسبب عنف يشمل بلادهم أو عدوان خارجي أو نزاعات محلية أو خرق لحالة حقوق الإنسان أو أية ظروف أخرى وهي يعني – ببساطة – هروب من الجحيم إلى المجهول وتموج مناطق متفرقة من العالم على مدى ما يزيد من نصف قرن بصراعات وتوترات ونزاعات وحروب أهلية وطائفية ومذهبية وقبلية وعشائرية وعنف وصدام قائم على اقتسام النفوذ والمصالح والثروات وحيث تبدوا الصورة الفعلية أكثر خطورة وإربما قتامه مما تصدره أجهزه الأعلام العالمية.

* في أكثر عملية نزوح Displacement شهدتها منطقة الشرق الأوسط منذ عام 1948 تدفق ملايين اللاجئين الفلسطينيين إلى سوريا والأردن ودول الخليج ودول أخرى نتيجة نشأة دولة إسرائيل (15 مايو 1948) والحروب الإسرائيلية العربية التي تلتها (1956 – 1967 – 1973) فضلاً عن قيام إسرائيل بتهجير قسرا رغم أن المادة 49 من إتفاقية جنيف الرابعة والمتعلقة بمعاملة المدنين في الأراضي المحتلة نصت على أنه لا يجوز نقل أو أبعاد الأشخاص من الأراضي المحتلة إلى أي منطقة أخرى لأي سبب كان

* تدفق مئات الآلاف من الجزائريين إلى المغرب وتونس خلال حرب التحرير
* نزوح الملايين من اللاجئين والمشردين السودانيين في الصراع بين الشمال والجنوب.
* تدفق الملايين من العراقيين إلى سوريا والأردن ومصر ودول لأخرى بعد إحتلال أمريكا للعراق (19 مارس 2003) هربا من ويلات الحرب
* تدفق الملايين من الأفغان إلى باكستان وإيران بعد إحتلال أمريكا لأفغانستان (7 أكتوبر 2001)

الإبادة الجماعية

الإبادة الجماعية genocide هي الفعل المرتكب بغرض التدمير الكامل أو الجزئي لجماعة قومية أو أثينيه أو عنصرية أو دينية (قتل – ألحاق أذى جسدي أو روحي – نقل الأطفال القسر إلى جماعة أخرى).

* قال البروفيسور R.L.Rummal في كتابة إحصائيات الإبادة الجماعية لاريب أن حكاما مثل هتلر وستالين وغيرهما قد ارتكبوا أوسع جرائم الإبادة الجماعية خلال القرن العشرين ولكن الزعيم الكمبودى بول بوت قتل في أربع سنوات فقط رقما خياليا يقدر بثلث عدد سكان كمبوديا

* يقول الناشط الفلسطيني منير العكش في كتابة "أمريكا والإبادات الجماعية" : " دون إلتزام بمبادئ أو قيم أو أعراف أو حتى قوانين قضت الإبادة الجماعية الأمريكية على 112 مليونا من الهنود الحمر كانوا ينتشرون في الشمال الأمريكي تلك الإبادة الأكبر والأطول في التاريخ الإنساني والتي كانت الخطوة الأولى في الطريق إلى هيروشيما وناجازاكي وفيتنام وما بعدهما".

* كشف المفكر الفرنسي الأصل ما توني في كتابة الشهير "سيكولوجية الإستعمار" الذي أصدره عام 1948 في أعقاب المذبحة الوحشية البشعة التي إرتكبتها القوات الفرنسية في جزيرة مدغشقر وراح ضحيتها أكثر من مائة ألف مواطن أن الإحتلال هو إبادة وتشريد وإخضاع وتركيع ونهب وإستنزاف بل أنه ليس المحتل مانع من القضاء على الشعب المحتل بأكمله قتلا إذا تطلب الأمر ذلك لضمان بقاء المحتل فوق الأرض التي أحتلها.

التمييز (العنصرية)

التمييز العنصري على أساس الأصل أو الجنس أو الدين هو أمر بغيض ولا يمكن قبولة وتعتبر جنوب أفريقيا (قبل مانديلا) وإسرائيل كل منهما توأما للأخر للتشابه الكبير في مجال التمييز العنصري.

* في إعلانه عن موافقة الكونجرس الأمريكي على إصدار قانون مراقبة الأعمال المعادية للسامية عالمياGlobal Semitism, Review ACT الذى يكرس العنصرية ويعتدى على سيادة الدول ويجرم معاداة الديانة اليهودية دون غيرها قال الرئيس جورج بوش (14 أكتوبر 2004): "إن الدفاع عن الديمقراطية يعني مهاجم معاداة السامية وهزيمة الأشرار الذين يعادون اليهود !!"

* قال إبراهيم نافع (الأهرام 10 أغسطس 2005) : مساكين عرب 48 عانوا مرارة النكبة قبل أكثر من خمسين عاما والآن يتم حصارهم بسياسة التمييز والعنصرية والعزلة داخل ما يسمي بالخط الأخضر وراحت الدعاية الإسرائيلية تطلق عليهم مره "الأقلية العربية) ومرة أخرى "عرب إسرائيل" ومرة ثالثة "عرب 48" وتمارس ضدهم أقسى أنواع التمييز ويعيش هؤلاء في قرى وبلدان تعاني الإهمال وينظر إليها كبؤر خطيرة قابلة للإشتعال في أي وقت ".

البقية في العدد القادم

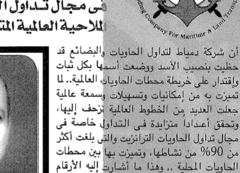


نموذج مصرى مشرف

"دمياط لتداول الحاويات .. والبضائع"

تحقق مركزاً متقدماً على خريطة الحاويات العالمية

وتواصل خطة التحديث والتطوير .. لتنشيط حركة التجارة .. ودعم الإقتصاد الوطنى



لا يخفى على أحد من المتابعين المتخصصين على المستويين المحلى والدولى فى مجال تداول الحاويات.. والمراقبين فى مجال النقل البحرى والخطوط الملاحية العالمية المتخصصة فى مجال نقل وتداول الحاويات بين دول العالم .

أن شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع قد حظيت بنصيب الأسد ووضعت أسمها بكل ثبات وإقتدار على خريطة محطات الحاويات العالمية.. لما تميزت به من إمكانيات وتسهيلات وسمعة عالمية جعلت العديد من الخطوط العالمية تزحف إليها، وتحقق أعداداً متزايدة فى التداول خاصة فى مجال تداول الحاويات الترانزيت والتى بلغت أكثر من 90% من نشاطها، وتميزت بها بين محطات الحاويات المحلية .. وهذا ما أشارت إليه الأرقام والإحصائيات الأخيرة الصادرة عن الشركة.. حيث قفزت إلى مركزاً متقدماً بين محطات الحاويات العالمية خاص فى منطقة حوض البحر المتوسط.

- يتجاوزها حاجز المليون حاوية حيث حققت تداول مليون وثلاثمائة ألف حاوية العام الماضى .. فضلا عن تجاوز حجم الإيرادات وفائض النشاط التجارى بتحقيق صافى ربح قبل الضريبة بلغ 119.114 مليون جنية بنسبة متطورة عن المستهدف بلغت 15% لتقفز هذا العام بزيادة ملحوظة لتثبت بالأرقام أن محطة حاويات دمياط أصبحت محطة عالمية تنافس بكل قوة فى سباق محموم مع محطات الحاويات بحوض البحر المتوسط.

- محطة حاويات دمياط .. كيان كبير

ولعل ما يميز تلك الشركة بأنها تمتلك مقومات ومكونات تؤهلها بالفعل إلى العالمية .. حيث تنتهج فكراً جديداً فى مجال تداول الحاويات .. وسياسة تسويقية مميزة .. وموقع متميز داخل ميناء عالمى يدار إلكترونيا وله صفة عالمية متميزة . هذا ما أشادت به المنظمات العالمية.. بأن نجاح تلك المحطة وليدة إدارة جيدة تدار بطرق علمية وتكنولوجية متقدمة مما يؤهلها إلى أن تصبح نموذجا مشرفا فى كفاءة الأداء وحسن الأدارة بما نفذته من خطط التطوير والتحديث لتصبح قادرة على المنافسة العالمية.

(قيادة جديدة .. وخطط حديثة للتطوير)

ولعل النجاح الذى حققته الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى فى العامين الماضين بهدف النهوض بالشركات والكيانات التابعة لها من حيث وضع أسس علمية متطورة، بفكر أدارى متطور كان له أثره فى أنتقال العديد من الشركات التابعة من خانة الخسائر إلى خانة الأرباح.. أضافة إلى ميزة جديدة تميزت بها إدارة الشركة وهى ضخ قيادات جديدة مثقلة بخبرات لتواصل مسيرة التطوير والتحديث.. وكان الموعد مع هذا الصرح الكبير المتمثل داخل محطة حاويات دمياط ليواصل مسيرة التقدم بأن يتولى مسئولياته قيادة جديدة تعى جيداً متطلبات المرحلة الحالية والمستقبلية ليواصل مرحلة التنافس، والحفاظ على النجاح الذى حققه هذا الكيان طوال الفترات الماضية ليعطى أكثر ويتميز بصورة تجعله من المحطات المتميزة.



اللواء/ محمد إبراهيم يوسف
رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبري

اللواء/ علاء ندا
رئيس مجلس إدارة شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

فدفعت القيادة السياسية بقيادة جديدة على دراية تامة وخبرة مثقلة بأسلوب صناعة الحاويات وتداولها .. تتميز بأسلوب علمى حديث .. ليواصل مرحلة العطاء .. ويساهم فى وضع خطط تطوير جديدة لتلك المحطة.

هذا ما أكده وأشار إليه اللواء بحرى علاء الدين مأمون ندا رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب الجديد لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع.. حيث أشار أنه منذ توليه مسئوليات الموقع بأننا ستعمل جاهدين على أستكمال أعمال تطوير الشركة بالتعاون المثمر بين جميع قطاعات وإدارات الشركة .. كما أننا جاهزون لخطط تطوير حديثة تستهدف زيادة عمق الرصيف الخاص بالمحطة من 14.5 متر إلى 19 متر بالتنسيق والتعاون المستمر مع هيئة ميناء دمياط لأستقبال سفن الحاويات من الجيل الثامن . كما تتضمن الخطة توريد عدد 2 ونش رصيف عملاق وعدد 2 ونش ساحة R . T.G لتدعيم المحطة وزيادة التداول بالطرق الحديثة .

كما تستهدف فى المقام الأول الإهتمام بالعنصر البشرى وتدريبه على أحدث الوسائل حيث يعتبر هذا العنصر القاعدة العريضة لعملية التطوير .. كما أنه تم وضع خطط جديدة لتنشيط إدارات التسويق والعلاقات الخارجية بمتابعة ودراسة معدلات الأداء للمحطات المحيطة.. والإستفادة من التجارب الناجحة للنهوض ومسايرة نهضة التطوير والتحديث.

أننا نأمل جميعاً بالتعاون المثمر بيننا وبين هيئة ميناء دمياط بأن تصبح محطة الحاويات العملاقة داخل ميناء دمياط محطة عالمية.. يشهد لها الجميع بمميزاتها وإمكانياتها .. وتعمل على تنشيط حركة التجارة .. ودعما قويا للإقتصاد الوطنى الذى نعمل من أجله جميعا .. فى ظل القيادة الرشيدة للسيد الرئيس محمد حسنى مبارك

فى نهاية اللقاء السريع مع اللواء بحرى / علاء ندا رئيس مجلس إدارة شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع .. نتمنى لسيادته التوفيق والعاملين بأن تصبح شركة حاويات دمياط علامة مضيئة لمصرنا الحبيبة على خريطة الحاويات العالمية .



Issued on 02 NOV 2007



Evergreen's Chairman sees the container market continuing to flourish unless it encounters unexpected catastrophes

Speaking at the World Shipping Summit (China) 2007 on November 2 in Tianjin, Arnold Wang, Chairman of Evergreen Marine Corporation, addressed the audience on the subject "Growing Demand as Indicated by the Shipbuilding Orderbook".

Noting that over the past decade, China's remarkable economic growth has brought structural changes to global container shipping and other related industries, including shipbuilding and terminal operations, Mr Wang reflected on the impressive statistics:

"In 2006, container throughput in all Chinese ports reached 80 million TEU, or around one-fifth of the global volume. For cargoes from Asia to Europe and North America, China's exports have accounted for more than half of market volumes. In 2006 China gained a market share of 65% in the Trans-Pacific eastbound trade, 71% with the inclusion of Hong Kong. In the Far East - Europe westbound market, a market share of 63% was recorded for exports from China alone and 72% with Hong Kong's contribution."

Mr Wang added that given the scale of China's economic development, it is hardly surprising that China is now having a significant influence on the overall shape of global container transport and other related industries.

Turning to the subject of the global container ship newbuilding programme, Mr Wang continued:

"According to Clarkson's statistics, shipyards worldwide are expected to churn out 1,410 thousand TEU of tonnage in 2007 while in the latest building spree, vessels above 10,000 TEU have increased by a notable extent. In total, ship owners have spent $51.2 billion on container vessels, including 114 vessels above 10,000 TEU. It is believed that more than 150 such ULCS will be added to orderbook by the end of this year."

BRS-Alphaliner's newbuilding statistics echo this development, said Mr Wang:

"The ULCS fleet above 10,000 TEU will grow from four to 152 ships in four years. All these gigantic vessels are expected to join the booming Far East - Europe trade."

Mr Wang said that some people might start to wonder whether such a huge delivery of tonnage will cause oversupply and lead to market meltdown, or whether the influx of new capacity will only serve to fulfil ever increasing demand.

He believes that in order to forecast market demand/supply, it is essential to analyze the growth in real slot capacity, which can be influenced by the following factors:

• Limitations of actual loading

Due to loading requirements or broken space caused by special cargo, a vessel's actual carrying capability will not reach its nominal capacity. These factors include over-weight, out-of-gauge (over-high and/or over-wide), and dangerous goods, etc. For a 4,000 TEU vessel, the effective slot space can fall to under 3200TEU when the above-mentioned factors are taken into consideration.

• Replacement of ageing fleet

Ageing vessels account for a notable share of the total existing fleet. More than 5% of current tonnage would normally have been scrapped having reached the age of 25 years. In other words, one out of every 20 newbuildings will be used to fill the vacuum created by the disposal of ageing vessels.

In consideration of low productivity and high maintenance costs, the ageing fleet will be gradually renewed. With part of the newbuilding fleet reserved for the replacement of the ageing fleet, the growth of effective capacity supply will slow down as a result.

• Capacity demand for feeder expansion

To maintain the efficiency of the overall network, feeder services have to be upgraded in proportion to the expansion of mainline services. The tonnage requirement for feeder expansion will reduce the capacity growth of long-haul services.

For example, if a carrier were to deploy 10,000TEU vessels to upgrade an existing Far East - Europe service that was using 6,000 TEU ships, shifting the 6,000TEU vessels to replace 3,000TEU ships in a Far East - Mediterranean service. The 3,000TEU ships are then used to expand regional feeder networks. The cascading effects only supply 7,000 TEU of effective slots to the Far East - Europe (including Mediterranean) trade.

• Port congestion

In the Far East, China in particular, the handling capacity and capability of container ports is being constantly upgraded in line with bullish cargo growth. In Europe, as in the US, there are also a number of major expansion plans but due to environmental concerns, lengthy consultations and public enquiries are creating major delays measured in years, not months. These bottleneck problems will gradually influence operational efficiency and restrain effective capacity growth.

• Longer trade routes

On the one hand, the booming Far East - Europe market brings huge cargo volumes to carriers. But on the other hand, the longer trade route requires more vessels than other trades and imposes mitigating effects on actual capacity growth. With most ULCS newbuildings deployed on the Far East - Europe trade, the growth of effective slots will be slower than the nominal capacity increase, and this will help to stabilize the global container shipping market.

For instance, it takes four to five ships to run a Far East - US West Coast weekly loop but it requires eight to nine ships for a Far East - Europe weekly service. The deployment of eight 8,000TEU vessels can form two weekly services on the Far East - USWC trade and increase weekly capacity supply by 16,000TEU. In contrast, the same eight vessels can only constitute one weekly service when shifted to the Far East - Europe trade and reduce the capacity increase by half.

• Crowding-out effect of way cargo

Long-haul services can also carry way-cargo, and thus dilute capacity supply for the main trade. For example, Far East - Europe services can serve the Red Sea market en route to Europe. Far East - US East Coast all-water services can carry cargo in transit to South America.

Mr Wang also commented on the relationship between global economic growth and container volumes:

"There used to be a proportional connection between the growth rates of global economic development and container volume. Under normal circumstances, the increase rate of container cargo is around 2.4 times that of economic growth. But due to the impact of outsourcing trends, the situation has started to change in recent years. The ratio climbed to 2.8 and 3.6 for 2000 and 2003 respectively.

"In 2004 and 2005, with the outsourcing trends more or less established, the ratio fell to the previous level. According to forecasts by the IMF (International Monetary Fund), the global economic growth rate will range between 4.2% and 4.3% during 2006 - 2010. Based on the cargo multiple of 2.4, global container cargo volumes are expected to increase by 10-11% in the coming years.

"The pointers above indicate that cargo volumes will continue with stable growth while the tonnage supply will increase slower than expected. Therefore, it is believed that the container shipping market will continue to flourish unless the global economy is impacted by unexpected catastrophes."

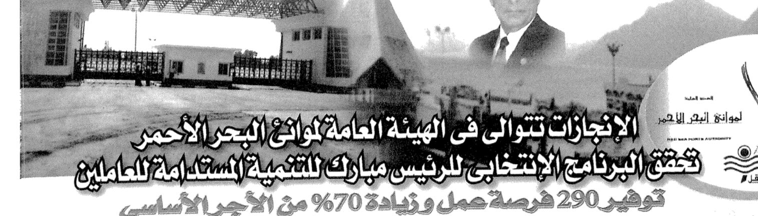
Container shipping is an open and very competitive market, said Mr Wang:

"Changes in capacity demand and tonnage supply will directly influence freight rates and loading performances. Furthermore, this industry requires huge investments but only generates slim profits. In the last 10 years, fierce competition has driven the industry's profitability down to micro levels or even into frequent losses. Container shipping has become the least lucrative section of the whole logistic chain.

"For example, the industry achieved a record profit in 2004. But an American Shipper study revealed an average profit ratio of 10% in that prosperous year compared to 5% for a normal year. Given the limited profit margin, carriers' profit outcomes can easily turn negative when freight rates drop by 5% or costs increase by the same level.

"For the years to come, it is forecast that the development of the container shipping industry will continue along a rising path, based on continuous cargo growth and stable capacity increases.

"We believe that rational competition is the foundation on which we can create a win-win situation among competitors and conduct reciprocal business with customers. We are glad to join with other carriers to explore avenues whereby we can continue our contribution to the development of the global econom



الإنجازات تتوالى فى الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر
تحقق البرنامج الإنتخابى للرئيس مبارك للتنمية المستدامة للعاملين

توفير 290 فرصة عمل وزيادة 70% من الأجر الأساسى كحافز للعاملين و50% زيادة فى الجهود غير العادية

اللواء/ هشام السرساوى 450 مليون جنيه على 5 سنوات للمشروع الأول للتطوير فى موانئ بورتوفيق - الأدبية - الغردقة - سفاجا خطة طموحه لتطوير وتحديث الموانئ تحت رعاية وزير النقل بدأت فى يونيه الماضى

تواصل الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر تحقيق الإنجازات بما يحقق البرنامج الإنتخابى للسيد الرئيس حسنى مبارك للتنمية المستدامة للعاملين بهيئة موانى البحر الأحمر تحت قيادة اللواء هشام السرساوى رئيس الهيئة.

نجحت الهيئة فى إتاحة 290 فرصة عمل جديدة وعملت على تحسين مستوى الأجور وقامت بمنح حافز بنسبة 70% من الأجر الأساسى وزيادة الجهود غير العادية بنسبة 50% من الأجر الأساسى .

أما عن مشروع التطوير وخطة تحديث موانئ الهيئة يقول رئيس الهيئة:

لدينا خطة طموحه لتطوير وتحديث موانئ البحر الأحمر بالتعاون مع المركز الهندسى لكلية الهندسة بجامعة الإسكندرية تم إعداد المشروع الأول للتطوير فى موانئ الهيئة "بورتوفيق، الأدبية، الغردقة، سفاجا" بتكلفة تقديرية تزيد عن 450 مليون جنيه موزعه على خمس سنوات حيث تم عرض الخطة على المهندس/ محمد منصور وزير النقل فى 2007/6/5 وتمت الموافقه عليها، وأضاف رئيس الهيئة أن تطوير ميناء بورتوفيق ينقسم إلى مرحلتين:

المرحلة الأولى (المحور الجنوبى):

بتكلفة إجمالية قدرها 5105 مليون جنية وتشمل أعمال تطوير وتجميل وإعادة تخطيط الطرق وإنشاء منطقة إنتظار للمودعين والمستقبلين بمساحة 16000 متر مربع وملحق بها مركز تجارى وكافتريا بمساحة 2000 متر مربع ومنطقة خدمات إدارية ومساحات إنتظار السيارات وأعمال التكييف والتطوير لصالات الركاب وإنشاء ساحه تربيتك السيارات والنقل بمسطح حوالى 7500 متر مربع وإعادة إنشاء مبنى الإدارة البحرية وأيضاً أعمال البنية التحتية (كهرباء - أتصالات - صرف صحى - مياه - حريق)

ثانيا: المحور الشمالى:

بتكلفة قدرها 36 مليون جنية ويشمل أعمال الردم وإكتساب ساحات جديدة 12000 متر مربع وأعمال تطوير المنشآت والأسوار والبوابات

المرحلة الثانية وتشمل:

مشروع للطرح الإستثمارى بتكلفة إستثمارية حوالى 80 مليون جنيه وتشمل إنشاء الرصيف خلف الشمالى بطول 200 متر مربع وعمق 10 متر وإنشاء محطة جديدة للركاب أما ميناء الأدبية فيشمل على:

المرحلة الأولى:

إكتساب ساحات جديدة وإنشاء شبكة الطرق والمرافق وإنشاء أرصفة جديدة بتكلفة تقديرية حوالى 95 مليون جنية وتشمل:

إكتساب مساحات جديدة حوالى 200000 متر مربع بطول 1250 متر على الساحل و تدشين الحائط البحرى وإنشاء ساحات وبوابات جديدة لربط الطريق الحالى والطريق الشريانى الجديد وتطوير مناطق الموازين وتحديث شبكة الطرق الداخلية وتطوير القدرة الكهربائية وإستكمال شبكة الإتصالات والمعلومات وإستكمال عناصر البيئة الأساسية من صرف ومياه وحريق وإنشاء حوض للخدمات البحرية.

أما المرحلة الثانية المخصصة للمشروعات والمخصصة للمشروعات الإستثمارية فتبلغ تكلفتها التقديرية حوالى 474 مليون جنيه وتشمل إنشاء أرصفة بحرية جديدة للبضائع العامه والصب الجاف ومتعدده الأغراض مطروحة للإستثمار كالآتى:

رصيف بحرى بطول 600م وعمق حوالى 17م للصب الجاف، أرصفة بحرية جديدة بطول 500م وعمق 14م للبضائع العامه، ومحطة متعددة الأغراض وأرصفة بحرية بطول 900م وعمق 14م. وتبلغ المساحة الحالية للميناء حوالى 832.480 والمساحة بعد الإنتهاء من أعمال التطوير بمرحلتيه 1764100 متر مربع أى أن الإضافة بنسبة 110%.

ميناء الغردقة:

يشمل المشروع على إنشاء محطة ركاب بحرية جديدة مع تطوير الرصيف الحالى لإستيعاب السفن السياحية العملاقة بالإضافة إلى أعمال البنية التحتية وساحات الإنتظار والخدمات وتبلغ التكلفة التقديرية للمشروع حوالى 81 مليون جنيه وتشمل:

إنشاء رصيف بحرى جديد بطول 200م وعمق 10م لخدمة السفن السياحية الكبيرة ، إكتساب مساحات جديدة حوالى 10700 متر مربع، إنشاء ساحة تربتك للسيارات والنقل بمسطح 5500 متر مربع، إنشاء محطة الركاب بمسطح 9000 متر مربع، إنشاء البنية التحتية وتطوير القدرة الكهربائية وشبكة الإتصالات والمعلومات والمراقبة .

وتبلغ مساحة الميناء قبل التطوير 14000 متر مربع لتصبح مساحته بعد التطوير 49000 متر مربع.

وعن أعمال التطوير يقول اللواء/ هشام السرساوى يشهد ميناء سفاجا تطوير شامل يتضمن كل المرافق الحيوية داخل الميناء وسوف يتم خلال شهر طرح مشروع إقامة محطة ركاب كبرى بمستوى معمارى متميز لخدمة 2000 راكب/ساعة بمساحة إجمالية 12000 متر مربع وتحتوى على صالة سفر ووصول ومركز تجارى وخدمات عامه من طرق وساحات بتكلفة تقديرية 40 مليون وكذا إنشاء البنية التحتية من صرف وكهرباء وإتصالات ومعلومات بتكلفة تقديرية 4 مليون جنية بالإضافة إلى المبنى الإدارى الجديد وبرج الإرشاد بتكلفة تقديرية 10 مليون جنية وتم البدء فى تنفيذ إقامة المبنى الإدارى الجديد وبرج الإرشاد وتم الإنتهاء من أعمال الأساسات ومنتظر الإنتهاء من إقامة المبنى والبرج خلال 8 شهور من تاريخه.

المشروعات الإستثمارية التى تم تنفيذها بالهيئة خلال العام المالى 2007/2006

اولاً : ميناء السويس (بورتوفيق):

- مشروع زيادة كفاءة ميناء السويس:
- تم الإنتهاء من تطوير الميناء (مرحله أولى) والتى تشمل الأعمال الأتيه:

1 - إنشاء صالة وصول جديدة على مساحة 5000م² وتسع لعدد 2000 راكب مزوده بكافة الخدمات والمرافق والأجهزة العاملة بالميناء.

2 - إنشاء مظلة لأمتعة الركاب على مساحة 2500م².

3 - تطوير صالة الإنتظار الخارجية لأستقبال المترددين على الميناء من مستقبلى ومودعى الركاب وتزويدها بتكييف مركزى وفصول تعليميه لتوعية الركاب بكيفية إستخدام وسائل الإنقاذ والنجاه ومزودة بكافة الخدمات والمرافق. بإجمالى تكلفة قدرها 10 مليون جنيه.

ثانيا: ميناء الأدبية:

- مشروع زيادة طاقة ميناء الأدبية ويشمل الأعمال الآتية:

1 - تم الإنتهاء من عمل منظومة إلكترونية بالميناء مزودة بأجهزة مراقبة ومتابعة السفن والبضائع بتكلفة قدرها 10 مليون جنيه.

2 - تطوير بوابات الميناء القديمة وإنشاء بوابات دخول وخروج جديدة وتجهيزها بأجهزة المراقبة الألكترونية وأجهزة تأمين الميناء.

3 -إنشاء ساحة جديدة للسيارات ووسائل نقل البضائع على مساحة 50 ألف م².

4 - زيادة كفاءة الإنارة بالميناء والأسوار بتكلفة إجمالية قدرها 3.2 مليون جنية.

ثالثا : مشروع زيادة كفاءة ميناء الغردقة: البدء فى إنشاء رصيف بحرى بطول 230م وعمق 10 متر وبتكلفة 19 مليون جنيه.

رابعا: مشروع زيادة طاقة ميناء سفاجا:

البدء فى إنشاء برج لمراقبة ومتابعة السفن بتكلفة 11 مليون جنيه.



تقرير نجاح موسم العمرة (العام 1428 هـ - 2007 م)

1 - عام :

كان للأخذ بنتائج الدروس المستفادة من موسم العمرة الماضى بتعظيم الإيجابيات وتلافى السلبيات وكذلك للتعاون المستمر والبناء بين كل من وزارة النقل ووزارة السياحة والتضامن الإجتماعى وكافة الأجهزة المعنية بالدولة بالإضافة إلى زيادة عدد العبارات العاملة هذا العام عن العام الماضى وحسن الإعداد والتنظيم والتخطيط الجيد أفضل الأثر فى ظهور موسم العمرة لهذا العام (1428هـ/2007م) كأفضل موسم عمرة منذ سنوات عديدة.

2 - الإعتبارات التى واكبت موسم عمرة 1428هـ:

أ- إستمرار النقص فى عدد العبارات العاملة فى نقل المعتمرين والركاب (إجمالى عدد العبارت التقليدية المشتركة 10 عبارات، والعبارات السريعة 10 عبارات منها عبارة تعمل على الخط الداخلى الغردقة/ شرم الشيخ)

ب - تزامن توقيت عودة العاملين المصريين بالسعودية ودول الخليج مع توقيت مغادرة أفواج المعتمرين خلال شهر شعبان.

ج - عدم إستخدام ميناء بورتوفيق خلال موسم العمرة الحالى (تم نقل أقل من 6 آلاف راكب فقط من السويس)

3 - بيانات طاقة نقل أسطول الركاب هذا العام:

عدد العبارات العاملة خلال هذا الموسم (23) عبارة بياناتها كالآتى:

* عدد (10) عبارة ركاب عادية (دهب – وادى النيل – محبة – مودة – جماع2 – فرح – سارة3 – شهر زاد – بيلا – مسرة)
* عدد(9) عبارة سريعة تعمل على خطوط دولية (ادرياتيكا – رد سى1 – رد سى2 – البرنسيسة – نفرتيتى – ناصر ترافل – الكيونى – المتحدة – الهدى)
* عدد (1) عبارة سريعة (رد سى جت) تعمل على خط داخلى (الغردقة/ شرم الشيخ).
* عدد (3) عبارة نقل شاحنات وباصات (بلاك إيرس – دودو – نيكولاس A)

وتم تشغيل هذه العبارات كالآتى:

الخط الملاحى	العبارات العاملة على الخط
السويس/ جده (عمرة)	محبة – دهب – جماع٢
سفاجا / جدة (عمرة)	ادرياتيكا – مودة – جماع٢ – فرح – دهب – محبة – سارة٣
سفاجا / ينبع (عمرة)	وادى النيل – دهب – رد سى ١
نويبع / عقبة (عمرة)	بلاك إيرس – برنسيسة – بيلا – شهر زاد – تفرتيتى – دودو
سفاجا / ضبا (ركاب عاديين)	رد سى ٢ – مسرة – رد سى ١ – سارة ٢ فرح – ناصر ترافل – نيكولاس – محبة – ادرياتيكا – الهدى
الغردقة / ضبا (ركاب عاديين)	الكيونى – المتحدة ١

4 - العوامل الإيجابية والسلبية لهذا الموسم:

أ - العوامل الإيجابية

(1) إصرار وزارة النقل على إتخاذ كافة الإجراءات والتى من شأنها إزالة الآثار السلبية الناجمة عن كارثة العبارة " السلام 98" والتى وقعت فى فبراير 2006 وذلك بإستعادة ثقة الراكب فى النقل البحرى.

(2) التعاون الكامل والمستمر بين وزارات النقل والسياحة والضمان الإجتماعى وجميع الأجهزة المعنية بالدولة مما كان له بالغ الأثر فى حل أى مشكلة فور حدوثها.

(3) زيادة أعداد العبارات العاملة على خطوط (سفاجا – جده – ينبع – ضبا) وكذلك إنضمام زورق سريع آخر لأسطول الجسر العربى العامل على الخط (نويبع – العقبة)

(4) كان لإيقاف العمرة البرية (عقبة / عقبة) أكبر الأثر فى القضاء على الأزمة المزمنة للتكدس بميناء نويبع.

(5) إلتزام كافة شركات السياحة وجميع الأجهزة العاملة بالموانى والمنوطة بتنظيم أعمال العمرة بتعليمات اللجنة العليا للعمرة برئاسة معالى وزير النقل

(6) كان للدور المؤثر والفعال والذى قامت به لجان التفتيش الفنى على العبارات قبل وأثناء موسم العمرة أكبر الأثر فى رفع الكفاءة الفنية للعبارات مما أدى إلى تأمين إبحارها وقلة حدوث الأعطال خلال الموسم الحالى.

(7) كان لمتابعة رئاسة الهيئة المستمرة والدقيقة الموقف فى جميع الموانى التابعة ساعة بساعة والتعاون مع كافة الجهات العاملة بالموانى أكبر الأثر فى تذليل أى صعوبات وتحقيق السيطرة التامة على المواقف الطارئة فور حدوثها.

ب - العوامل السلبية:

(1) عدم تشغيل عبارات الركاب من ميناء السويس البحرى أدى إلى تكدس السفن بميناء سفاجا وحرمان ميناء السويس من المشاركة فى هذا الموسم.

(2) قيام التوكيلات السعودية بعدم نقل أمتعة المعتمرين على نفس العبارة التى يستقلونها أدى إلى توجيه الأمتعة إلى ميناء آخر كما حدث عند خلط الأمتعة بين مينائى سفاجا والغردقة خلال الموسم.

5 - تحليل طاقة النقل المتاحة خلال هذا الموسم:

أ – إجمالى عدد العبارات التى عملت خلال الموسم (23) عبارة وبياناتها كالآتى:

1 – عدد (3) عبارة نقل شاحنات وعربات (بلاك إيرس – نيكولاس – دودو) والأخيرة عملت لفترة محدودة خلال توقف العبارة بلاك إيرس لإجراء أعمال الصيانة.

2 – عدد (3) عبارة سريعة تعمل من ميناء الغردقة منها (2) عبارة تعمل على الخط الدولى (الغردقة/ ضبا) وواحدة تعمل داخلى على الخط (الغردقة/ شرم الشيخ)

3 – عدد (2) عبارة تقليدية وعدد (2) عبارة سريعة تعمل من ميناء على الخط (نويبع – العقبة) ملكية أردنية بالكامل.

4 – عدد (10) عبارة ركاب تقليدية (3) عبارة سريعة تعمل من ميناء سفاجا على الخطوط (سفاجا/ جده، سفاجا/ ينبع، سفاجا/ ضبا)

ب – العبارات الرافعة للعلم المصرى المشتركة فى الموسم عدد (2) عبارة فقط تابعين لشركة الملاحة الوطنية.

ج – تقارب نسبة العبارات التقليدية مع نسبة العبارات السريعة وقد أدى ذلك إلى :

1 – قيود على مسافات إبحار العبارات السريعة

2 – عدم إمكانية إبحار العبارات السريعة خلال الأحوال الجوية الرديئة

6 - المقترحات:

أ – تشغيل عدد (3) عبارة من ميناء السويس البحرى خلال موسم العمرة القادم (2 عبارة على الخط السويس/ جده، عبارة على الخط السويس/ ينبع)

ب – تحديد وزن محدد للأمتعة المصاحبة لكل راكب بـ 30 كجم (ثلاثون كجم) فقط للراكب عند العودة حيث أن الثلاثون كجم تفى تماماً بمطالب الحجاج أو المعتمر الذى يسافر بنيه خالصة لأداء المناسك وسيساعد ذلك على توجيه ضربة قاصمة لأى من ذوى النفوس الضعيفة الذين يستغلون الموسم الدينى للقيام بأعمال غير مشروعة (سرقة / تهريب) بالإضافة إلى القضاء على تكدس الأمتعة وتقليل زمن الشحن والتفريغ لهذه الأمتعة. علما بأن هذه الأمتعة الزائدة والتى يتم تكديسها بجراج العبارة كان أحد أسباب كارثة العبارة السلام 98 لتسببها فى إنسداد مصافى تصريف مياه إطفاء الحريق.

ج – نقترح تدبير عبارة إحتياطى بالتنسيق مع إحدى الشركات المالكة وذلك لمدة 50 يوم إعتباراً من 15 شعبان وحتى 5 شوال لإستخدامها فى النقل الفورى للركاب حاله تعطل إحدى العبارات نظراً لأن النقل الجوى يتطلب تدبير عدد 15 طائرة يستغرق توقيت وصولها إلى الراكب حوالى 55 ساعة من لحظة طلبها (أى أكثر من يومين). علماً بأن إحدى الشركات المالكة للعبارات أبدت إستعدادها القيام بتنفيذ ذلك.

7 - موسم العمرة فى أرقام:

أ – إجمالى عدد الركاب والمعتمرين فى موانى (السويس – سفاجا - نويبع) خلال هذا الموسم عدد (959002) راكب ومعتمر خلال أشهر (رجب وشعبان ورمضان) من خلال عدد (1695) رحلة ذهاب وعودة وكان إجمالى عدد السفن المشتركة فى موسم العمرة عدد (19) عبارة وقوارب سريعة + 3 ناقلة شاحنات.

ب – بيان حركة الركاب والمعتمرين بموانى الهيئة خلال موسم العمرة (رجب – شعبان – رمضان) لهذا العام .

ج – بيان حركة الركاب والمعتمرين خلال شهر رمضان لهذا العام مقارن بالفترة المثلة من العام الماضى.

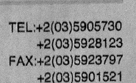
د – بيان مقارن بين إجمالى الركاب والمعتمرين خلال موسم العمرة للعام الحالى (رجب – شعبان – رمضان) مقارن بالفترة المثلة من العام الماضى.

8 - الخاتمة:

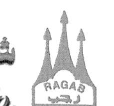
أ – كان لقيام معالى وزير النقل بزيارة ميدانية إلى موانى الهيئة خلال موسم العمرة وكذا المتابعة اليومية وتوجيهات سيادته المستمرة أكبر الأثر فى نجاح الموسم.

ب – إصرار جميع العاملين بالهيئة العامة لموانى البحر الأحمر من مديرى الموانى وجميع العاملين بها على بذل أقصى جهد لإنجاح الموسم والظهور بمظهر مشرف

ج – كان للجهود المستمرة والمبذولة من قبل لجان التفتيش المشكلة من قبل وزارة النقل وكذا لجان التفتيش والمراجعة على عبارات الركاب المشكلة من قبل الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية والهيئة العامة لموانى البحر الأحمر – والتى بلغت 93 لجنة تفتيش – قبل وأثناء الموسم .. أبلغ الأثر فى تقليل أعطال العبارات إلى الحد الأدنى.

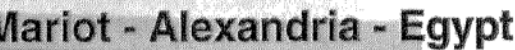






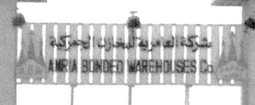
شركة العامرية للمخازن الجمركية

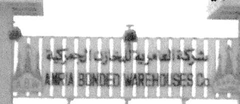


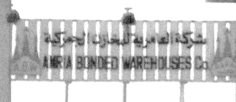


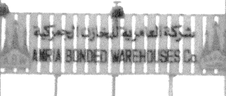
Amria Bonded Warehouses Co.

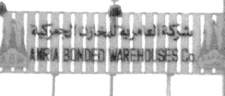
Mariot - Alexandria - Egypt **كينج مريوط - الاسكندرية**



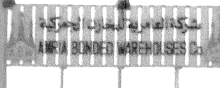
















شركتنا :-

- من أوائل الشركات التى ساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية ...
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركى عام للعمل على تخفيف العبء عن ميناء الإسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة لتوائم التشغيل ...
- ... ومواكبة التطور التكنولوجى لتطوير الأداء المستمر ... العالى.
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com



مؤسسة شومان بالمملكة الأردنية الهاشمية

تحتفى بالعالم العربى

الدكتور محمد صلاح الدين النشائى

























ومازال ملف البحث العلمي مفتوحاً

نماذج صارخة على نزيف العقول



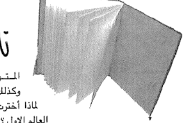
نشأت الديهي ... يتجول في عقل الدكتور محمد صلاح الدين النشائي

فى هذا العالم لا مكان للضعفاء .. فالأقوياء يفرضون شروطهم على الجميع وفق قوانينهم الخاصة بهم ، فقوة القانون تتآكل أمام قانون القوة وبناة الحضارات من رواد البشرية أسسوا دولهم على قواعد " العلم " و "العمل" وعندما يمتزج الإثنان تتفجر طاقات (القوة) فإذا وضعت تلك القوة فى قوالب أخلاقية كانت الحضارة فى أبهى صورها .

ومصر " كانت " ولن نتغنى على ماكانت
ومصر " أصبحت " ولن نبكى على ما أصبحت
لكننا نحاول أن نرسم صورة نحاول أن نتلمس الطريق إننا نبحث عن طريق " بديل " قد نصل من خلاله الى مانريد وكل مانريده هو وطن قوى ينال إحترام العالم وتقديره .
ومن خلال إستعراض أراء النخب والغوص فى عقول الأفذاذ من أبناء الوطن
قد نصل إلى رؤى محددة نحرر من خلالها جد ولا لأعمال الوطن
اليوم ألتقى مع شخصية فريدة من نوعها يصف نفسه بأنه يمتلك روحين يسكنان جسداً واحداً ، روح أدبية فلسفية وروح هندسية علمية ويقول عن حياته : أنها نموذجا مثالياً " للفوضى المحددة " ويعتبر أن العبقرية هى "فن تنظيم الفوضى "
وطنى حتى النخاع .. يعتز بعروبته وعربيته ، يكتب الشعر ويهوى القراءة ويتمسك بتعاليم وتقاليد الإسلام صاحب نظرية غيرت من رؤيتنا للأشياء إنها نظرية " الفوضى المحددة " التى يقول عنها (هى إكتشاف القوانين التى تحكم أى شئ فى الكون عند ثورتة ، ومن خلال إكتشاف تلك القوانين يمكن التنبؤ بمداه لأن أى شئ نراه موضوعياً إنما هو يسير وفق قانون محكم إستطاع حساب مايعرف بطيف الكتل الذرية وهو مالم تستطيع معادلات ميكانيكا الكم تحقيقه إلا من خلال التجارب المعمليه فقط .
تنبأت نظريتة بإكتشاف 69 جسيماً ذرياً تعد اللبنات الأساسية للكون بما يزيد عن توقعات نظرية الكم التى قالت بوجود 60 جسيماً فقط إن إكتشاف ولو جسيم واحد من بين 9 جسيمات دون ذرية ستصعد به إلى منصة جائزة نوبل فى الفيزياء .
– لقد أحدثت أبحاثة ثورة فى مجالات العلوم الذرية وعلوم النانوتكنولوچى
– إستطاع تحديد قيم الثوابت الطبيعية فى الكون فى محاولة لتوحيد قوى الطبيعة فى قانون واحد وذلك تقييماً لنظرية النسبية لألبرت أينشتاين .
إنة الاستاذ الدكتور العالم المصرى العربى المسلم / محمد النشائى
أهلا ومرحبا بك
بداءة
* نريد إلقاء الضوء على إسهامات د/ محمد النشائى العلمية ودورها فى خدمة البشرية بطريقة مبسطة .
يقول : العالم المصرى (محمد النشائى)
بداية أشكرك من كل قلبى على هذه المقدمة الرائعة والتى أشعر من أعماقى أننى لا أستحقها .
وأقول : دون تواضع كاذب وعن صدق وعن فهم عميق كلمة أعتبرها رسالة مهمة فى حياتى يجب أن تصل واضحة لكل شاب عربى وهى أن تلك الأسماء اللامعة والشهيرة لاتتميز عنهم فى شئ سوى فى وجود الفرصة والظروف والجو الملائم .
فالعبقرية هى عبقرية الفرص والظروف الملائمة
وأنا على قناعة بأن هناك مئات بل الآلاف من العلماء العرب يتميزون عنا فى كل شئ إلا فى شئ واحد وهو أنهم لم يعطوا الفرصة .. لم يعطوا الفرصة لأسباب عديدة أولها الأسباب المادية فكونك مولود فى أسرة غنية بالتأكيد غير كونك ولدت فى أسرة فقيرة إن ذلك يؤدى تحديد المستقبل إلى حد كبير وبالإضافة للأسباب المادية هناك المعايير السياسية حيث التميزات الواضحة فكونك مولود فى العالم العربى غير كونك مولود في العالم الغربى .
وعموما هناك حزمه من الظروف قد تساعد الإنسان على الإنطلاق فإذا أتيحت لك الظروف لتسافر فى سن مبكرة إلى الغرب بالتأكيد ستكون النتائج أفضل وهذا ماينطبق على حالتى تقريباً فأنا سافرت منذ كان سنى 12 سنة لتكون البداية قوية فى بلد متقدم .
عموماً أنا أشكرك مرة ثانية على هذه المقدمة فانت أوضحت ببلاغة شديدة أن الموضوع لايقتصر على القوة وأضيف وأؤكد على كلامك
من كلام العظماء الذين أنجبتهم هذه الارض
وعلمنا بناء المجد حتي ** إتخذنا إمرة الأرض إغتصاباً
ومانيل المطالب بالتمنى ** ولكن تؤخذ الدنيا غلاباً
وقال حافظ .
وأرفعوا رايتى بالعلم والأخلاق إن العلم وحده ليس يجدى
وبالفعل نحن متقدمين على الأوروبيين أخلاقيا ويقى أن ندفع البناء العلمى المادى على تلك القواعد الأخلاقية .
وليس هناك تعارض بين العلم والأخلاق وبين الروح والمادة فلاغنى لأحدهما عن الآخر .
فالإنسان يتكون من جسد وروح وقد يبدو هذا متعارض للوهلة الأولى . ونفس هذا التعارض نجده فى كلمة " الفوضى المحددة " .
فكيف تكون فوضى ومحددة فى نفس الوقت ؟
وهذا هو الكلام الذى قدمه هيجل فى الجدلية .
وهو أن الشئ وعكسة ممكن ان يرتفعوا أو يسموا إلى شئ حقيقى أعلى من الاثنين .
وكان أحد أساتذتنا العظام الذين أسسوا علم الميكانيكا الكم وهو"نيسبور" الدنماركى .
يقول عكس الخطأ هو الصحيح وعكس الصحيح فهو شئ أصح منه .لذلك يجب ألا تأخذ الأشياء بسطحيتها وأنما لابد وأن نغطس تحت السطح لرؤية أشياء غيرواضحة فوق السطح .
عموماً أنا شخصيا توافرت لى الظروف ملائمة يصعب جداً إنتقالى من مجال الهندسة إلى بعض العلوم النظرية تشبها بالغرب دون أن أدرى حيث الإنبهار الذى أصابنى .
فنظرية النسبية والأسماء الرنانة والجوائز العالمية التى تعود على صاحبها بالفخر والعظمة .
ولم ألاحظ وقتها أننى قادم من بلد متأخر علمياً وذلك التأخير العلمى أخرها إقتصادياً ، لذلك أحسسنى أن العلم الحقيقى الذى يجب أن نعمل فيه هو العلم الذى ينصب فى الإقتصاد أولا لو أنا صحيح وطنى كما أتصور وكما أدعى أو كما حقيقة فى قرارة نفسى وفى قلبى أن مصر أهم شئ فى حياتى ولو خيرت بين أبى وبين مصر لأخترت بدون تردد مصر .
وللأسف وجدت نفسى مثل كل العلماء والمنتمين للعالم الثالث أعمل فى مشاكل وموضوعات تهم العالم الأول حقيقة حزنت وتساءلت بينى وبين نفسى وقلت ليه ؟؟ رغم كل الإمكانيات

20-21 Dec., 2005, Shanghai, China
Fig. 133
الأستاذ الدكتور كمال قنديل عميد علوم الاسكندرية وإلى جانبة الأستاذ الدكتور جى وان هى فى مدينة شنغهاى عام 2005 بمناسبة مؤتمر النشائى للعلوم الغير خطية

تابع / ومازال ملف البحث العلمي مفتوحاً



المتوافرة بين يدى وكذلك حرية الإختيار لماذا أخترت موضوعات تهم العالم الاول ؟

أحسست أنها انانية مفرطة من تجاه عالمى ووطنى وأهلى

لقد حزنت حيث كانت أهدافى منافسة إينشتاين حيث أردت التميز والتفرد لذلك أصبحت ضحية نجاحى وضحية ظروفى الحسنة ، وبسبب هذه الظروف نسيت أنا بحب أيه !!

من هنا كان أهتمامى بنشر منظومة " النانو تكنولوجى " فى مصر والعالم العربى ، حيث أن السعودية هى البلد الوحيد فى الشرق الأوسط التى نجحت فى هذا المجال وهو النانو تكنولوجى " التكنولوجيا متناهية الصغر " .

وسمعت أخيراً أن إيران وإسرائيل تسيران على الطريق وإسرائيل بالذات دولة متقدمة فى هذا المجال لأنهم يعملون بجدية ويبذلون مجهوداً كبيراً ولا تعتبر المساعدات الأمريكية لهم هى الأساس فهم أناس جادون ، رغم أنهم يعيشون على قهر الشعب الفلسطينى وإغتصاب أرضه لكنهم فى كل الأحوال جادون ويساعدون أنفسهم ويحترمون العلم والعلماء .

وفى إحترامهم للعلم يحترمونه من أجل بناء القوة .. من أجل البقاء ولأنهم عندهم أن يكون هناك قاعدة أخلاقية .

لذلك فقد أتنبأ لهم بنهاية سيئة جداً فالأمم والشعوب لاتبنى حضاراتها على القوة فقط وأنما الأخلاق على القوة كما أوضحنا فى البداية .

عموماً أنا اعمل فى مجال النانوتكنولوجى منذ أثنى عشر عاماً وأعتبر نفسى من المتميزين فى هذا المجال وخصوصاً المردود الإقتصادى للنانوتكنولوجى .

وبخصوص ترشيحى لجائزة نوبل فى الطبيعة .. الحقيقة أننى أخذت أفكر أومعن التفكير .. ماذا سأقول لربى يوم القيامة حينما أسأل عما فعلت وعما قدمت وعما حققت ؟

هل أقول رشحت لجائزة نوبل وحصلت على جائزة نوبل هل هذا يليق بهذا المشهد العظيم ؟؟

ماذا إستفادت البشرية بعلمك ؟ وماذا إستفاد أهلك بعلمك فالاقربون أولى بالمعروف كما نعلم جميعا أدعو إلى مساهماتى العلمية فأنا كنت محظوظ جدا حيث عرفت مبكراً وكانت لى مساهمات فيما يسمى بالفوضى المحددة ، لقد إستخدمت هذا العلم فى الهندسة وكنت من الرعيل الأول فى هذا الشان .

سألت الدكتور / النشائى عن مدلول هذا المصطلح (الفوضى المحددة)

قال : إن هذا المصطلح فلسفى وجدلى حيث أنه فوضى ومحدده مثلاً المناخ والطقس فانت متأكد أن الشتاء قادم وكذلك الصيف لكنك متى سيقدم بالتحديد انت لاتعرف بأنها فوضى لانك لاتعلم متى ستأتى لكنها محددة حيث أنها قادمة بالتأكيد .

وليس صدفة إكتشاف الفوضى المحددة بالمعنى الحديث لهذه الكلمة لها معانى كثيرة منذ أيام الإغريق.

كان هناك أمريكى فى إحدى الجامعات المتميزة فى قسم الارصاد الجوية وفعلاً من الارصاد الجوية لاحظنا " لخبطة فى الجو "

حيث هناك إنحرافات عديدة عن التنبؤات الجوية مثلها مثل حركة البورصة ، مثلها مثل حركة الإلكترونيات والأجزاء الصغيرة جدا ، حيث حركة لايمكن التنبؤ بها بسهولة إلا عن طريق الفوضى المحددة ،ولحظى أننى إستطعت إكتشاف ذلك

حيث أننى كنت أملك الطرف العلمى حيث حرية البحث فى جميع الأفرع وليس فى الهندسة فقط .

ونقلت تلك المنظومة والفكرة من الهندسة إلى الطبيعة حيث أنتقلت بأفكارى ومرجعياتى وأبحاثى المتنوعة من علوم الهندسة إلى علوم الطبيعة . وإستطعت أن أحل مشاكل لم يستطيع المتخصصون فى الطبيعة حلها .

فالأصوات الغريبة التى تسمعها فى سيارة قديمة ناتجة من الفوضى المحدودة الموجودة فى الموتور فى الفرامل .

وكذلك أصوات الماء المتساقط من صنبور مياه قديم أصوات غير متناسقة وغير نمطية فهى عبارة عن فوضى محدودة وأجرى بحث فى إحدى الجامعات الامريكية حول هذه الأصوات وعلاقتها بالفوضى المحدودة .

المهم أراد الله سبحانه وتعالى أن ينجح الفلاح المصرى المسلم القادم من فارسكور فى إكتشاف تلك المنظومة ونقلها من الهندسة إلى الطبيعة حيث تعيد العديد من الظواهر التى إستمرت سنوات وسنوات دون تفسير .

وأتساءل لماذا أنا ؟؟

[illegible] المصرى المسلم هو الذى إكتشف ويوحد قوى الطبيعة وينجح فيها

إنها صدفة .. ولكنها صدفة محددة أو كما يسميها المفكر الماركسى محمود أمين العالم صدفة موضوعية

أتساءل لماذا أنا ؟؟

أنا قادم من مصر .. حيث تاريخ التوحيد تاريخ أجدادى " أخناتون " الذى قال أنه لايمكن لكل هذه الآله إلا أن يكون مردها إلى آله واحد هل لهذا مردود فى نفسى .. هل هناك موروث بداخلى يدفعنى دائماً إلى هذا الإتجاه .. إتجاه التوحد والوحدانية ليس فى مجالات العباده فحسب بل فى مجالات العلم والطبيعة والله أعلم ..

لقد ربطت الفلسفة بالهندسة والهندسة بالطبيعة والطبيعة بالفلسفة فكان هذا التوحد وعندما يشبهوننى بأينشتاين أحس بأننى أتعرض بإهانة !!

أنا أرى أننى أفضل منه بكثير ، أنا أحب زوجتى وأولادى وأسرتى أما هو فأحد أبنائه أنتحر والثانى كان يكره والده بشدة .. لذلك أرى من وجه نظرى أن أينشتاين كان فى هذه النقطة فاشلا .



El Naschie with G.thooft in El Naschie residence

جلسة فى الاسكندرية مع جيرارد توفت الحائز على جائزة نوبل فى الطبيعة عام 1999م

Fig. 150

أما من الناحية العلمية وهو كان رجل معزول فهو لم ينجح فى الدكتوراة 3 مرات ولم يقبل فى أى مكان للقيام بالتدريس كأستاذ ، لذلك أضطر لان يلتحق بوظيفة موظف بسيط فى مكتب بدأت الإختراعات فى بيرن لذلك كان منغلق على نفسه فلم يتأثر بغيره وأنما كانت له أفكارة الجيدة لكنه ليس أسطورة وأنا شخصياً لا أؤمن بالعبقريات والفوارق وإنما أؤمن بعبقرية الظروف وعبقرية المكان عموما التقدير وارد وأنا أقدر أينشتاين جدا أما التبجيل فهو لله .

أما إذا كنتم مصممين على أن أينشتاين عبقرى فانا عبقرى كذلك ، لكن ارى انه لا هو ولا أنا عباقرة .

إننى كذلك أرى أن العمل والبحث العلمى والنظريات والإختراعات أشياء نسبية قابلة للتغيير والتبديل والنقد والهجوم . أما الثوابت الإيمانية والقرءانية فهى أشياء مطلقة لاتقبل التغيير أو التبديل.

فأنا لا أحب الربط بين الظواهر الإيمانية والعلمية

ومن الأشياء الجديرة بالذكر قمت بحساب معادلة عجيبة جداً وهى تقول 496 –339– 20 = 137

الـ 137 هى ثابت الكهرومغناطيسى حيث أن مقلوبة 137 وتعجب العلماء خلال 75 سنة وهم يتسألون لماذا هى 137 أنا أوجدتها من أن نظريتى جمعت مابين نظرية الأوتار الفائقة ومنها إستنتجت أن هناك عدد مهم جدا هو 496 وهناك



نظرية لصديق لى حاصل على جائزة نوبل فى الطبيعة فى نفس سنة حصول د / زويل على جائزة نوبل فى الكيمياء وهو توفت حصل عليها فى الطبيعة النظرية .

إستطعت أن أستنتج أن أصحح له رقم 236 وأنا صححته الى 339 أما الـ20 الاخرى فهم من نظرية أينشتاين الخاصة بالجاذبية .

الثلاثة أعداد عندما نطرح من العدد الأول الثانى والثالث يكون الكهرومغناطيسية .

فأنا ربطت نظرية الأوتار الفائقة بنظرية توفت بنظرية أينشتاين وأستنتجت منها ثابت الكهرومغنطيسية .

وأصبحت معادلة مشهورة الآن فى مجال الطبيعة

496 هم عدد التماثل الموجود فى نظرية للتماثل تنطبق على الكون كله أسمها (8 × 8) وهى نظرية التماثل .

فالكون كله يوجد به 496 تماثل موجود فى تكوينه لأساس وهذه حصلت عليها من نظرية الأوتار الفائقة

وتوفت وجد أن هناك تماثل فى سطح الكون عدده 336 أن وجدت أنه مخطئ فالعدد الصحيح 339 تماثل وأينشتاين التماثل عنده 20 تماثل وبما أن القوى الأساسية فى الكون أربعة .

* الكهرومغناطيسية الذى أبحث عنه ولم أعرفه
* الجاذبية لأينشتاين
* القوى الضعيفة التى تسبب الإشعاع الذرى
* القوى القصوى التى تمنع النواة من الإنفصال

قلنا أن العالم كله يوصف بنظرية الأوتار الفائقة حيث التماثل فيها 496 تماثل للكون كله .

وتوفت يقول على السطح 339 تماثل يمس القوى الضعيفة والقوى القصوى .

وأينشتاين 20 تماثل

أذن يبقى من 496 الكهرومغناطيسية وهى 137 أنظر 75 سنة يبحثون عن عدد التماثل للقوى الكهرومغناطيسية لأن كل واحد ينظر من وجهة واحدة ولا ينظر للموضوع كله من جميع جوانبه وأن ما لا يدرك كله لا يترك كله فهناك من يقول أن نظرية الأوتار الفائقة جمعت كل شئ وهناك من يقول انها غير صحيحة بالمرة والحقيقة أن جميع تلك النظريات تكمل بعضها بعضاً

تابع / ومازال ملف البحث العلمي مفتوحاً

د / محمد النشائى

البحث العلمى فى مصر " جلطة فى شريان التقدم "

ماهى الصورة المثالية التى يجب أن يكون عليها البحث العلمي فى مصر وكيف يمكن الوصول إليها من خلال خطة واضحة المعالم

بكل أسف السياسة العلمية فى مصر سيئة للغاية ومتخلفة جدا .

العلم أرستقراطى بطبعة

وعندما يدخل فى العلم أية إعتبارات أخرى غير علمية تفسده تمام ، فمن الممكن أن تدخل السياسة على التجارة ومن الممكن أن تدخل السياسة فى الصناعة وتسييسها أما العلم إذا دخلت فيه إعتبارات غيرعلمية تفسده فوزارة البحث العلمى تختلف تمام عن وزارة الصناعة ، وعلى الرغم من إننا فى البحث العلمى من أجل خدمة كل هذا سواء الصناعة أو التجارة أو الزراعة .

El Naschie in Qatar and Nano Tech.

Fig. 151

لابد وان يكون الرجل الصحيح فى المكان الصحيح فى مصر الرجل الصحيح ليس فى المكان الصحيح

هناك منظومة لسوء الإختيار ومن يقوم بالإختيار ليس لدية دراية ولا علم فكيف يختار إختيار سليم ؟؟

وبالفعل ليس شرطا أن يكون المدير متخصص لكن هل يشترط فى المدير أن يكون غير متخصص ؟؟

أصبحت المسألة مضحكة وغير مقنعة بالمرة إن مشكلة البحث العلمى فى مصر معقدة وشائكة حيث سوء الإختيار للقائمين عليه وضعف المخصصات المالية للبحث العلمى .. رغم أن ماينفق على البحث العلمى جدير بأن يكون فى المرتبة الأولى لأنه بالبحث العلمى أستطيع التغلب على جميع المشاكل الإقتصادية والإجتماعية والصحية وغيرها .

لكن المشكلة فى مصر انة لايوجد إيمان بهذا الموضوع تماما .

وأضرب مثال موضوع الإتصالات منذ سنوات عديدة كتب مصطفى أمين فكرته بالأخبار أن الدولة مطلوب منها أن تخصص ميزانيتها بالكامل لتوصيل التليفونات إلى من يطلبها ويقف بطابور الإنتظار واقترح مصطفى أمين أن يقوم التجار والصناع بالسفر إلى مالطة وقبرص لإجراء الإتصالات أوفر من قيام الدولة بإنفاق ميزانيتها على توصيل التليفونات ومع مرور الوقت صارت الإتصالات متاحة للجميع عن طريق الجوال والأقمار الصناعية وغيرها ولم يتم إنفاق ميزانية الدولة بالكامل ولم يسافر رجال الأعمال للإتصال من **الخارج وأتساءل من صنع تلك الثورة ؟**

هل هم اشتراكيون ؟ أم هم رأسماليون ؟

لا هؤلاء ولا هؤلاء إنهم العلماء بالبحث والدراسة والتجريب نجح العلماء فى حل تلك الألغاز

اتركوا العلماء يعملون فى هدوء ، أبعدوا السياسة عن البحث العلمى حتى نستطيع المساهمة فى كل مشاكل البلد

إن نظريات **ماليتوس وكارل ماركس** تحطمت على صخرة الأفكار النظرية غير الفاعلة للتطبيق .

إن العلم يستطيع أن يحل مشاكل البشرية جميعها فالنانوتكنولوچى تستطيع من خلال تحويل الصرف الصحى إلى بروتينات لاتستغرب من ذلك فانت تضع روث الماشية كسماد طبيعى تحت شجرة التفاح لتقوم الأغصان والجذور بسحب المادة الغذائية وتوصيلها للثمرة التى نأكلها ونحن سعداء ماذا يمنع أن نقوم بعمل أنابيب ومصانع لتحويل تلك المواد إلى ثمرات بطريقة مماثلة لما يحدث فى الشجرة أننى أحاول أن أبسط المسألة وأقربها إلى العقول .

إننى أصرخ من اعماقى وأقول إن حل مشاكل مصر لن يكون الا بعقول العلماء ، أما عقول السياسة فلن تحل مشاكل هذا الوطن، أتركوا العلماء يعملون فى حرية ، ساعدوهم بالإبتعاد عنهم ، رمزوا لهم الجو الملائم للبحث والتجريب وتنفيذ أفكارهم لخدمة هذا الوطن الحبيب أن مصر فى أمس الحاجة إلى البحث العلمى .

د / محمد النشائى

أين ذهبت الطبقة الوسطى فى مصر؟؟

يقول د / النشائى .

فى مصر طحنوها لأن تلك الطبقة تفرز أشخاص يستطيعون أن يقولون (لا) .

إن الدولة تحاول أن تكسب من العملية التعليمية وهذا خطأ جسيماً فالفلاح الذى يريد أن يستفيد من أبناءة فى خدمة الأرض لايستفيد منهم وهم (رضع) بل ينتظر حتى يكبروا ويقوى عودهم ثم يبدأ فى إستخدامهم فى الأرض .

كذلك يجب أن تصبر الدولة حتى يصل المنتج إلى وضعه النهائى كى تستفيد منه العملية الإنتاجية .

إن مشاكل الصرف الصحى مثلا تحتاج إلى حلول جذرية أحد هذه الحلول هو إنفاق نصف ميزانية البلد عليها وأنا لا أستطيع ذلك !!

والحل هنا هو أن يقوم البحث العلمى بإيجاد حلول قابلة للتنفيذ لهذه المشكلة ، ولكن البحث العلمى مكلف لكنه هو الحل الوحيدة أكرر الوحيد لحل مشاكل مصر والغرب ليس لديهم مثل هذه المشاكل لذلك وهم لايبحثون لها عن حلول نستطيع أن تستوردة ، لذلك أيضا وجب علينا أن نبحث ثم نبحث ثم نبحث .

ياسيدى بيد أن كل شئ فى مصر الآن (ماشى بالمقلوب) لعدم فهم نهائى بماهية البحث العلمى ولا التعليم العالى وهناك إنتهازية وغياب للشجاعة الادبية ، وهناك تصريحات وردية للحصول على قدر من التصفيق حتى تمر أكبر فترة ممكنة وهؤلاء جالسون على كراسى السلطة التى تتحكم فى البحث العلمى ومقوماته فى بلد هو فى أمس الحاجة لكل لحظة عمل وكل لحظة بحث وكل رأى حر وكل قلب نابض وكل لسان صادق وإن مصر فى حاجة ماسة إلى كل الجهود المخلصة لتحقق المعجزة وتصبح مصرنا الغالية فى صف الدول المتقدمة وهذا لن يتأتى أبداً بالعلم والعمل .. أكرر بالعلم والعمل .

د / النشائى

ماهو دور علماء مصر المهاجرين فى حل هذا اللغز المحير ؟

أعتقد أنه يمكن أن يكون هناك دور لهؤلاء من خلال تجمع معين يستطيع أن يجد القيادة العلمية فى مصر أن تتصرف بعقلانية وتحترم هؤلاء العلماء وتفتح الأبواب أمام إسهاماتهم لخدمة مصر !!

أعتقد أن طبيعة الأمور فى مصر دائما ترفض أية توصيات تأتى من الخارج حتى لو كانت تلك التوصيات من علماء مصريين موجودين بالخارج .

فدائما تسمع مقولة أننا هنا نعرف كل كبيرة وصغيرة عن مشاكل مصر ونعرف ما لايعرفه من يعيش بالخارج فدائما نجد مقاومة لتدخلات وإسهامات هؤلاء العلماء وتلك المقاومة تكون غالبا من المسئولين عن ملفات البحث العلمى فى مصر .

وأرى أن هناك مسافة ومساحة بين الآراء والرؤى المقيدة المسؤلين عن السياسية العامة للبحث العلمى فى مصر والتى ترتبط غالبا ببعض التوجيهات السياسية وإن كنت أعتقد أن مخاطبة السلطة السياسية العليا فى مصر مجدية ، لأننى أعتقد أن بقاء الوضع الحالى كما هو ليس من مصلحة السلطة السياسية فى مصر والغريب أن السلطة السياسية العليا تستمع إلى تلك الإنتقادات وتتفهم دوافعها وتجعلها تهاجم كل الدراسة ، أما قيادات البحث العلمى فتثور وتغضب وتهاجم وتجرح كل من يوجه إليهم تقدما كما أن علماء الدخل أرى أن تأثيرهم سيكون أكبر وأوجه من علماء الخارج .

لقد قمت بعرض مشروع المردود الإقتصادى للنانو تكنولوچى والذى أفهمة جيدا بنسبة 100 %

لقد قمت بعرض أفكارى فى مجلس الشعب بدعوة من رئيسة ورئيس لجنة الصناعة ، وقمت بالعرض فى الحزب الوطنى ، ثم دعيت إلى لجنة السياسات وشرحت كل الأفكار والأراء وأوضحت الخطوط العريضة لتطبيق النانو تكنولوچى أننى أرى أن هناك أسباب شخصية ضيقة هى التى تسببت فى هذه الحالة من المقاومة الشرسة لهذه الأفكار والطموحات .

د / محمد النشائى

كيف ترى مصر .. مصر الشعب والأرض

هل تراها فى مكانها المناسب ومكانتها المناسبة واللائقة ؟؟

يجيب د / النشائى بحدة وبشدة وبسرعة

(لا) مصر ليست فى مكانها وليست فى مكانتها ياسيدى مصر التاريخ مصر الحضارة .. كيف أوصلوها إلى هذه المرحلة .. مرحلة حرجة وخطيرة .. مصر لاتستطيع أن تدير نفسها بنفسها ، ومصر كانت مهد الحضارة وأنظر عصر محمد على وأنظر إلى عصر عهد عبدالناصر كيف كانت مصر ؟ وكيف كان المصريون ؟

Figure 34

مصر الأرض ومصر الناس يستحقون أكثر من هذا بكثير .

إن لمصر دور هام فى خدمة البشرية عموما وليس فى خدمة أنفسهم فقط .

العالم العربى أكثر من 300 مليون بلا قائد فالقائد مغيب والقائد هنا هو مصر .

والعرب جميعا ينتظرون عودة مصر لقيادتهم من جديد ومع ذلك أرى أن دور مصر القيادى عائد .. عائد أنظر حولك ستجد أن شباب مصر بدأ يتحرك ويفكر ويتابع مايدور فى العالم من خلال الوسائل التكنولوچية وأنا على قناعة بأنه كلما إشتدت الأزمة فإن الإنفراج قريب.

وأحلم بأن يتم التغيير عن طريق التطور دون إنفجارات ودون



تابع / ومازال ملف البحث العلمى مفتوحاً

ثورات وهذا لن يتأتى الا بالعلم والعمل .

د / النشائى ماهو مشروعك القومى الذى يمكن أن يجمع شباب مصر ؟؟

يضيف د / النشائى بدون تفكير المشروع القومى هو النانوتكنولوجى ، أنا أطالب ببناء سد عالى جديد من العلم والتكنولوجيا يستطيع أن يسد ويمنع فيضانات الفقر والمشاكل والأزمات .

إننا متأخرون جداً.. ياسيدى الفاضل الكاسيت الذى تستخدمه الأن مستورد ، القلم الذى تكتب به مستورد ، الملابس التى نلبسها مستوردة ، التليفون الذى نتحدث فيه مستورد ، أنظر حولك تجد أن 90 % من إستخدامتنا مستوردة من الخارج .

كيف ننشد الإصلاح لوطن يعتمد على أعداده فى كل شئ حتى القمر الصناعى المصرى لم يتم تصنيعه فى مصر والسعودية صممت القمر الصناعى السعودى فى السعودية وهذه ليست فتحا مبينا بالنسبة للاشياء الكثيرة التى يجب أن نقوم بها ، وإدارة البحث العلمى فى مصر تضع رأسها فى الرمال والكارثة أنهم لايخجلون من صنع أيديهم فلم يعتذروا للشعب المصرى عن هذه المهزلة العلمية بأنهم عاجزون عن صناعة القمر الصناعى المصرى على الرغم من وجود أعظم علماء العالم فى هذا المجال على أرض مصر وهو د / السيد دسوقى وهو الذى علم علماء الأقمار الصناعية فى العالم ، لقد حاول الغرب إغراءه بالبقاء فى الغرب لكنه رفض بشدة مفضلاً أن يكون موجوداً فى بلده مصر .

لقد سمعت عنه من الدكتور صالح العزم فى السعودية أنه يقوم بالتدريس وتفريغ العلماء الذين يهاجروا أو يقومون ببناء الأقمار الصناعية التى نقوم نحن بإستيرادها وشراءها بعد ذلك .

د / محمد النشائى

كيف نستطيع أن نصلح حال التعليم فى مصر ؟؟

يمكن ذلك من خلال وضع الرجل الصحيح فى المكان الصحيح من خلال الأيمان بمرحلة العلم ، عدم تخفيض ميزانية البحث العلمى بسبب المشاكل الأخرى ، وكلما زادت المشاكل الأخرى يجب أن نزود ميزانية البحث العلمى وكما يقول نهرو " نحن دوله فقيرة لايسعنا إلا نصرف بسخاء على البحث العلمى " يجب ان يكون لدينا همة عالية وخطوط عريضة واضحة المعالم فمنذ خمسين عاما ونحن نتخبط خذ مثلا مشروع المفاعل النووى المصرى الذى أنشأه عبدالناصر مع الثورة فى بداية الستينات وأحياه السادات ثم توقف تماما .

وأخيراً تم إحياؤه من خلال لجنة السياسات ودارت حولة سلسلة من المناقشات والأصوات بعيداً ثم مالبثت أن خفتت تلك الأصوات .

المطلوب هو العمل الهادئ والموضوعى بعيداً عن التشنجات إن نهضة الهند كانت نتيجة الأرتباط بين مهابها وهو أعظم علماء الذرة وجواهرلال نهرو أعظم سياسى فى هذا الوقت خلال الستينات .

وإتفقا على إنقاذ الهند لابد وأن يكون من خلال شئ حديث تستطيع من خلاله الهند أن تسبق الغرب .

ليس لأنها مهمة ولكن حتى يسبق الغرب !!

أعتقد هؤلاء أن الدافع النفسى المتولد عن هذه القنبلة أهم من الطاقة المتولدة من هذا المشروع النووى .

لكن مهابها أشترط على نهرو إلغاء كافة اللجان والمؤتمرات

أما اليوم فى مصر تقوم بعمل مؤتمر والمؤتمر يصدر عنه توصيات هذه التوصيات أعمل بها تقرير والتقرير أقدمه بشخص أخر لكتابة تقرير عن التقرير ثم أخذ التقرير الاول والثانى لنقوم بتقييمهم من خلال مؤتمر جديد للحصول على توصيات ثم نعمل بها تقرير وهكذا ده كلام فارغ دى مهزله هذا هو الوضع العلمى والبحثى فى مصر للأسف الشديد .

د/ محمد النشائى

مصر بلد عظيم لكنة يعيش بلا جدول أعمال إذا أردنا ان نضع لهذا الوطن جدول أعمال .

ومن خلال مناقشاتى مع سيادتكم أصبحت على قناعة بأن البحث العلمى سيكون هو القاسم المشترك فى هذا الجدول .. هل توافقنى على هذا الرأى ؟

يقول د/ النشائى

أوافق بحرقة على ذلك فالبحث العلمى هو أساس جدول اعمال مصر .

وهو بوابة مصر للعبور نحو عالم جديد وانا أذكر تجربة د / عزيز صدقى الذى أنشأ الصناعة المصرية فى عهد عبدالناصر وأستخدم البحث العلمى لحل المشاكل فى مصر لا أقصد النسبية لأينشتاين أو الأوتار الفائقة وأنما أبحث التكنولوجيا التى تناسب مصر وظروف مصر مشاكل مصر وأذكر إنجلترا أبان الحرب العالمية .

كانت تسمى دولة أصحاب المحلات الصغيرة وعندما جاء هتلر وأراد أن يحطم انجلترا قرر أن يضرب لندن ولم يستطيع ذلك نظراً لانه لابد وأن يحطم جميع تلك المحلات المتناهية الصغر وكان هذا مستحيلا بالتأكيد .

وكذلك إيطاليا التى تكون إقتصاديات صغيرة يصعب ضربها مرة واحدة وبسهولة وها هى الصين التى غزت العالم بالصناعات المتنوعة ولجميع الأذواق على مستوى العالم .

لذلك فالصين لديها أكبر فائض من الدولارات فى العالم وهذا نتيجة الصناعات الصغيرة المنتشرة فى ربوع الصين .

واذا قمنا فى مصر بذلك حيث تكنولوجيا النانو يمكن أن نقوم بعمل تنظيم مجموعات من الصناعات الصغيرة وذلك للقضاء على العديد من المشاكل المزمنة وخاصة مشاكل البطالة ونستطيع ان نخرج من تلك الدائرة المفرغة الخبيثة التى يمكن أن نسميها حلقة الشيطان .

وأختتم د / محمد النشائى حواره معى بالتأكيد على إحترامه الشديد ((للمعلم الكبير)) محمد حسنين هيكل خاصة انه كان بجوار عبدالناصر ويقول مايميز هيكل أنه لديه القدرة لمراجعة نفسه أولا بأول وعموما لاتملك الا أن نحترم هذا الرجل حتى لو كنت تختلف معه وهنا المح د / النشائى عن تغييرات حدثت فى الشخصية المصرية وأضفت عليها أبعاداً سلبية ومن اهم هذه التغيرات أن قطاعا كبيراً من المصريين بدأو يتجنبوا الحق والحقيقة ومن الممكن يكون هذا بغرض المجاملة .

التغير الثانى الذى لاحظته ويقلقنى تمام وهو أن المصريين ماعادوا يحترموا بعضهم البعض والغريب أنهم اصبحوا يحترموا الاجنبى أو النصف مصرى أكثر وكذلك المصرى القادم من الخارج وهذا الأمر يظهر جليا فى أوقات قدومى إلى مصر وفى المطار وأثناء أنهاء اجراءات الدخول ولانى أحمل كميات من الكتب التى أحضرها هدايا للجامعات والمراكز البحثية فاننى أواجه الامرين .

ولاننى أرفض بشدة أن أحمل جنسية أخرى مع الجنسية المصرية فاننى أواجه مشاكل لاحصر لها ، لأن جواز سفرى مصرى وأصبح من يحمل جواز سفر أمريكى أو عربى نفخر به أمام الناس والحقيقة أننى أرى أنها نقيصة تدعو للكسوف والإستتار (اذا بليتم فأستتروا) حقيقة عندما أرى كم المصاعب والمتاعب التى أواجهها أحس اننى (شارى مصر ومصر بايعانى) .

قاطعت الدكتور النشائى بحده وقلت له هؤلاء ليسوا مصرا هؤلاء شرزمة يتحدثون بأسم مصر ، واما مصر الشعب والوطن والتاريخ لاتبيع أبناءها ولم يحدث ذلك على مر التاريخ وأنهم مجموعة تولوا مناصب مهمة فى حقبة من الزمن وأساءوا إلى مصر والمصريين .

وأوضح د / النشائى انة ليبرالى أبن ليبرالى ورغم ذلك أن خال والده هو العشماوى باشا وزير التعليم أو المعارف حينئذ وكان والدى يتيماً وقام خاله برعايته وشقيق خال والدى هو حسن العشماوى كان عدو لدود لجمال عبدالناصر وكان من المؤسسين لحركة الاخوان المسلمين.

وكبرت فى هذا الجو فأنا لم اكن يوما ما من الاخوان المسلمين ولدى موقف حيادى لا أكرههم ولا أحبهم .

لكن الشخص المرجعى بالنسبة لى هو د / يوسف القرضاوى هذا الرجل المجدد العالم النابه المتفتح أنه صورة نموذجية للداعية الفقيه الذى يجمع ولا يفرق إنه مثل يجب أن تحتذى به اننى أحب هذا الرجل وقبلت رأسة ليكون الشخص الوحيد الذى أقبل رأسه بعد والدى رحمه الله .

ومثلى الأعلى وقدوتى هو عمر بن الخطاب العادل الزاهد الورع الذى ترك تراثا من العدل والعدالة يكفى البشرية جمعاء، وأذكر المناظرة التى كتبها أبن كثير بن عمر بن الخطاب وخالد بن الوليد بعد أن قام عمر بعزل خالد .

إنها روعة .. روعة الديمقراطية .. روعة الأدب .. روعة التربية اما صلاح الدين الأيوبى أكثر شخصية أثرت وتؤثر فى نفسى وتجعلنى أشعر بالفخر والإعزاز لاننى احمل نفس الاسم (محمد صلاح الدين)

إن العرب والمسلمون لديهم المثل والقدوة والعبرة لكن معرضون .

مؤسسة شومان بالمملكة الأردنية الهاشمية تحتفى بالعالم العربى

الدكتـــور محمـــد صلاح الدين النشائـــى

قامت مؤسسة عبد الحميد شومان بالتعاون مع جامعة عمان الأهلية بتنظيم حفل تكريم خاص للعالم المصرى الأستاذ محمد صلاح الدين النشائى وذلك بمناسبة زيارة سيادته للأردن وعدة أماكن علمية أردنية وقد حضر حفل التكريم عدد كبير من الشخصيات العلمية العربية والعالمية.

وفيما يلى مقتطفات مما نشر ببعض الصحف الأردنية.

مؤتمر الهندسة الطبية الأول يناقش تقنية النانو تكنولوجي

عمان-الغد- بدأت امس في المركز الثقافي الملكي فعاليات المؤتمر الاردني الاول للهندسة الطبية بمشاركة واسعة من خبراء ومختصين ومهندسين بهذا القطاع من ابرزهم المرشح لجائزة نوبل في الفيزياء الدكتور محمد النشائي.

واتفق المتحدثون في حفل افتتاح المؤتمر الذي نظمته جامعة عمان الاهلية و نقابة المهندسين وجامعة عمان الاهلية والخدمات الطبية الملكية على ضرورة العمل من اجل تطبيق التكنولوجيا الحديثة في مختلف القطاعات العلمية.

كما شددوا على ضرورة ربط التعليم الجامعي باخر المستجدات العلمية، خصوصا الاكتشافات الحديثة، داعين الجامعات الى العمل من اجل تشجيع البحث العلمي لاهميته والسعي الحثيث للحصول على التكنولوجيا الحديثة التي تساهم في زيادة معلومات وتأهيل طلاب الجامعات.

وقال مؤسس جامعة عمان الاهلية الدكتور احمد الحوراني، ان الابداع والتقدم العلمي يأتي بالتنافس الحقيقي بين العلماء ومراكز العلم للوصول الى الانجازات العلمية التي تفيد الوطن. ودعا الى اعطاء الجامعات الحرية للتنافس مع بعضها البعض علميا لتصل الى الهدف المنشود، مطالبا بالغاء أي رقابة على الجامعات.

واكد على ضرورة ان تركز الجامعات على الحرية من خلال رسم مسارها الحقيقي للوصول الى مستوى علمي متميز بحيث تكون في طليعة الجامعات العالمية.

من ناحيته، قال نقيب المهندسين وائل السقا ان النقابة تعمل من اجل الحفاظ وتعزيز المكانة المرموقة للمهندس الذي يتمتع بسمعة تقنية عالية تجعله في مصاف رواد القطاعات الاقتصادية كلها من صناعية وتجارية وخدمية، اضافة الى انجازاته الادارية المشهودة، سواء على المستوى الوطني الاردني او على المستوى الاقليمي والدولي. ولتكريس هذه السمعة المتميزة ودعمها بمختلف الوسائل، اسست النقابة التي ينتسب اليها أكثر من 70 ألف مهندس ومهندسة الجمعية الاردنية الطبية في عام 2005 وتضم مهندسي الاجهزة الطبية الحيوية في الاردن، وفق السقا الذي بين ان عدد المنتسبين للجمعية بلغ 375 مهندسا ومهندسة.

اما رئيس الجامعة الدكتور ماهر سليم فاكد في كلمة القاها نائبه الدكتور وديع العبد ان الجامعة اولت البحث العلمي اهتماما خاصا، وخلق البيئة الملائمة لتطويره من خلال الانفاق عليه.

وقال رئيس اللجنة التحضيرية للمؤتمر مساعد رئيس جامعة عمان الاهلية الدكتور جمال نزال ان اوراق العمل والبالغة 99 ورقة علمية تتناول العديد من المواضيع المهمة ومنها تقنية النانو تكنولوجي التي تأخذ اهتماما عالميا لما يؤمل منها في التعامل مع صحة الإنسان. واوضح ان العالم الدكتور محمد النشائي المرشح لجائزة نوبل في الفيزياء قدم ورقة عمل حول النانو تكنولوجي.

وتعرف تقنية النانو تكنولوجي بدراسة ابتكار تقنيات ووسائل جديدة تقاس أبعادها بالنانومتر وهو جزء من الألف من الميكرومتر أي جزء من المليون من المليمتر. عادة تتعامل التقانة النانوية مع قياسات بين 0,1 إلى 100 نانومتر.

وسيقدم في المؤتمر تقنية حديثة في الكشف عن سرطان الثدي وغيره بوساطة الخزعة الضوئية، بحسب الدكتور نزال الذي اوضح انها تقنية طورت في جامعة بوسطن الأميركية ومراكز بحثية فرنسية، وسيتحدث حولها علماء من أميركا وفرنسا.

مؤسسة شومان تحتفي بالعالم العربي د. محمد النشائي

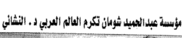
عمّان-الغد - برعاية د. عدنان بدران وبالتعاون مع جامعة عمان الأهلية تقيم مؤسسة عبدالحميد شومان حفل تكريم للعالم العربي الدكتور محمد صلاح الدين النشائي المرشح لنيل جائزة نوبل في حقل الفيزياء النووية في السادسة والنصف من مساء الاثنين المقبل، وسيتضمن الحفل محاضرة للدكتور النشائي بعنوان "تأثير العلوم الحديثة على التنمية في الشرق الأوسط".

جريدة الغد عمان - الاردن فى يوم السبت ٣ \ ١١ \ ٢٠٠٧

مؤسسة شومان تكرم صاحب نظرية الفوضى المحددة

النشائي : في الممكن مستقبلا ابطاء عملية الشيخوخة باستخدام تقنية النانو

جريدة الديار-عمان - الأردن فى يوم الاربعاء 7\11\2007



مؤسسة عبدالحميد شومان تكرم العالم العربي د. النشائي



عمان - الدستور

جريدة الدستور عمان - الاردن فى يوم الثلاثاء 6\11\2007

مؤسسة شومان تحتفي بالعالم العربي الدكتور محمد النشائي

□ عمان - الدستور

تقيم مؤسسة عبدالحميد شومان في السادسة والنصف من مساء اليوم الاثنين، حفل تكريم للعالم العربي الأستاذ الدكتور محمد صلاح الدين النشائي المرشح اكثر من مرة لنيل جائزة نوبل، ويعمل حاليا أستاذا للرياضيات والطبيعة النظرية بجامعة بروكسيل، وأستاذا زائراً في عدد من الجامعات العالمية، وحاصل على جائزة الدولة التقديرية من جمهورية مصر العربية، وله أبحاث في مجالات علمية ودولية لها تطبيقات هامة في مجالات الفيزياء النووية.

وسيتضمن الحفل محاضرة للدكتور النشائي بعنوان: "تأثير العلوم الحديثة على التنمية في الشرق الأوسط"، ويذكر أن د. النشائي حاصل على جائزة الدولة التقديرية في جمهورية مصر العربية، كما منحته جامعة "دونجهوا" بشنغهاي في الصين اعظم تكريم حيث أقامت مؤتمرا خاصا به في كانون اول ٢٠٠٥ ولمدة ستة أيام باعتباره أهم شخصية فيزيائية للعام ٢٠٠٥، وقلدته ومعها مائة دولة أخرى من جميع أنحاء العالم على رأسها أميركا وإنجلترا وألمانيا وإيطاليا ارفع أوسمة يمكن أن يتقلدها عالم معاصر.

شـــومـــان تـــكـــرم «النـــشـــائـــي»

الأنباط

جريدة الانباط عمان - الأردن فى يوم الاربعاء ١١\٧ \ ٢٠٠٧

إزدياد شراسة القراصنة البحريين

دكتور ربان/ مدحت خلوصى مستشار القانون البحرى بميناء جدة الإسلامى



هل سيعود عصر القراصنة الذى قرأنا عنه وشاهدنا أفلامه؟ أصبح شبح القراصنة مهدد خطير للسفن وما تحمله من بضائع كما أنها مهدد خطير لطاقم السفينة. لقد وصلت خطورة أعمال القرصنة إلى أن بحاراً يقتل أسبوعياً بسبب إعتداءات وسطو القراصنة على السفن، كما أصبحت إعتداءات القراصنة على السفن إعتداءات يوميه. هذه الإعتداءات زادت فى السنوات والخطير والمؤثر على ذلك هو إحصاءات الحوادث. كما أن إعتداءات القراصنة لم تقتصر على السفن الصغيرة بل أن الإحصاءات تدل أيضاً أن الإعتداءات تتم على السفن الكبيرة التابعة لشركات ملاحية كبيرة.

هذه الإعتداءات لها آثارها السلبية على النقل البحرى وعلى الإنسانية ذلك أن هذه الإعتداءات تكلف خسارات تصل إلى ملايين الدولارات يوميا، هذا بالإضافة لما تسببه من فقد فى الأرواح وإصابات بدنيه لبعض الأشخاص مع تعرض البعض للإحتجاز من قبل القراصنة. كما أن لها آثارها على شركات التأمين التى تضطر إلى رفع قسط التأمين فى المناطق التى تنتشر فيها القرصنة. ومع كل ذلك فمازالت مكافحة القرصنة تتم بالجهود الذاتية لطاقم السفينة.

إهتم المجتمع الدولى بهذا الخطر منذ بداية عام 2001 عندما زادت الإعتداءات على السفن حيث أوضح التقرير الصادر من المنظمة البحرية الدولية فى هذا الشأن فى عام 2003 إحصائية تفيد أن عدد الإعتداءات على السفن التى وقعت خلال عام 2002 كانت حوالى 383 حالة بحيث أنها قد زادت عن إعتداءات عام 2001 بنسبة 4%.

كما أشارت غرفة الملاحة الدولية IMB فى تقرير لها أن الخسائر التى تسببها القرصنة وصلت إلى درجة إختفاء أربع سفن تجارية بما تحمله من بضائع سنويا. ذلك يوضح لنا الآثار الإقتصادية السلبية على النقل البحرى وصناعة النقل البحرى والأرواح البشرية التى تزهق بسبب هذه العمليات.

لا توجد قوات مسلحة مخصصة للقبض على القراصنة. كما لا توجد تشريعات لمحاكمة القراصنة وتوقيع العقاب عليهم لأنه فى أغلب الأحيان لا تتوافر الإمكانيات المادية للهجوم على القراصنة والقبض عليهم. كما لا توجد تشريعات توجب محاكمتهم. ويظل على طاقم السفينة عبء المكافحة. وتزداد شراسة القراصنة وخطورتهم

الهجوم المسلح بواسطة القراصنة

تدل دراسة حوادث الهجوم بواسطة القراصنة أن القراصنة عندما يشنون هجومهم على السفن يكونون مسلحين بالأسلحة النارية وأنهم يطلقون النيران عشوائياً لبث الرعب فى نفوس طاقم السفينة وقد يسبب إطلاق النيران إتلاف الأجهزة الملاحية بغرفة القيادة كما قد يصل إلى بضائع السفينة التى قد تكون بضائع خطره فيفجر السفينة ومن عليها. خلال عام 2004 وقع هذا الحادث فى شمال مضيق ملقا Malaca Strait أثناء قيام قاطره بقطر حفار تنقيب عن بترول تعرضت لسطو بواسطة القراصنة حيث كان القراصنة يستقلون ثلاث قوارب صيد، قامت القوارب الثلاث بتتبع القاطرة والمقطورة ثم إقتربوا منها وأطلقوا عليها النيران مما سبب تلف المعدات الملاحية بغرفة قيادة القاطرة وكسر نافذة غرفة القيادة. كما أصابت الأعيرة النارية إنشآت الناقلة. وما كان من طاقم القاطره إلا أن أضاء أنوار السطح كاملة وسلط خراطيم إطفاء الحريق التى تنبعث منها المياه بقوة دفع عالية على القوارب مع إطلاق صواريخ الإستغاثة ومع ذلك إستمر القراصنة فى إطلاق النيران على القاطرة والمقطورة بإستعمال أسلحتهم النارية حتى إقتربوا لمسافة 50 مترا محاولين إستمرار الهجوم والصعود على القاطرة عندئذ إتخذ قائد القاطرة مناورة سريعة ومفاجئة فى إتجاه قوارب القراصنة مما بث فى قلوبهم الرعب فإبتعدوا وفشلت خطتهم.

وقد أفاد تقرير غرفة الملاحة الدولية IMB أنه لم تحدث أى إصابات بدنيه لطاقم القاطرة.

تحليلنا للحادث السابق يدل على أن هجوم القراصنة المسلحين يعنى نية إزهاق الأرواح ولكن خطورة الإعتداء المسلح قد يقضى على السفينة ومن عليها. كما أن التحليل أظهر نجاح الأسلوب الذى إستعمله قائد القاطرة فى إحباط عملية السطو بواسطة القراصنة.

غياب وضعف الحراسة

حادث آخر وقع فى الأسبوع الأول من شهر نوفمبر 2004 حيث تمكن ثلاثة من اللصوص المسلحون من الصعود على سفينة بضائع عامة كانت راسية على مخطافها فى منطقة المخطاف Balikpapan وأمسكوا بالبحار النوبتجي وأخذوه رهينة قبل إستيلائهم على عدد إثنين Life rafts رماث نجاه ثم إستولوا على رماثات النجاه وهربوا كان هذا واحد من حادثتين مشابهتين فى مناطق المخطاف.

تحليلنا للحادث السابق يدل على ضعف الحراسة بل وغيابها أثناء رسو السفينة على المخطاف، كما أن إقتراب القوارب من السفن طبيعى بعكس الحال أثناء الإبحار وهنا تكمن الخطورة فى إمكانية صعود اللصوص على السفينة للسرقة ولم إستعمل فى هذا الحادث كلمة قراصنة حيث أن الحادث وقع فى منطقة المخطاف ولم يحدث فى أعالى البحار أو البحر العام. وغالباً ما ينجح اللصوص للأسباب السابق ذكرها عالية.

الإمكانيات العالية للقراصنة

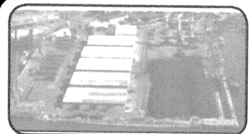
محاولة أخرى من القراصنة وقعت بالقرب من المدخل الشمالى لمضيق ملقا Malaca Strait حيث كان الهجوم على سفينة حاويات بواسطة ثمانية عائمات ذات السرعات العالية وكما جاء فى تقرير غرفة الملاحة الدولية IMB كانت العائمات الثمانية لونها رمادى. أحضر أربعة منها إقتربت من مقدمة السفينة جانب أيسر بينما الأربعة الأخرى إقتربت من مؤخرة السفينة جانب أيمنى. كان القراصنة يرتدون الملابس السوداء وعند إقترابهم الشديد من السفينة أطلق ربانها إشارات التحذير مع عمل مناورة سريعة ومفاجئة مع زيادة السرعة بينما قيام طاقم السفينة بتوجيه خراطيم مياه إطفاء الحريق المنبعثة بقوة دفع عالية إلى القوارب بالمقدمة والمؤخرة مما إضطر المهاجمون إلى العدول عن خطتهم والفرار.

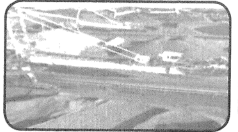
تحليلنا للحادث السابق يوضح الإمكانيات العالية للقوارب التى إستعملها القراصنة كما أن هجومهم على السفينة ليس عشوائياً وإنما طبقاً لخطة هجوم منظمة الغرض منها تشتيت طاقم السفينة بحيث إذا لم ينجح الهجوم من الأمام يمكن أن ينجح الهجوم من الخلف كما نستخلص أيضاً أن عصابات القراصنة هى عصابات كبيرة لديها إمكانيات ضخمة وتعد خطط هجوم مدروسة

الإعتداء على ناقلات كبيرة

يوضح لنا الحادث التالى إعتداء بواسطة القراصنة على ناقلة حبوب مبحرة فى خليج عدن وقع هذا الحادث عام 2005 فى الموقع 33´ 12° شمال، 14.7´ 45° شرق حيث إستغل القراصنة ثلاث قوارب كل قارب عليه ثلاثة من القراصنة. كانت القوارب مبحرة بسرعة 18 عقده متتبعين ناقلة الحبوب ثم إقتربوا منها أثناء السير، قطعت القوارب الثلاث خط سير الناقلة من المقدم وحاولوا الإقتراب من جانب السفينة من أجل الصعود عليها وعندما إقتربت القوارب الثلاث من جانب الناقلة لتنفيذ محاولة الصعود. أطلق ربان السفينة إشارات الإنذار، ثم نفذ مناورة سريعة ومفاجئة فى إتجاه قوارب القراصنة مع تسليط طاقم الناقلة خراطيم المياه المنبعثة بقوة دفع عالية على القوارب مما أدى إلى إبتعاد القوارب عن السفينة يتضح من هذا الحادث والحوادث السابقة أن إعتداءات القراصنة تستهدف سفناً كبيرة تابعة لشركات ملاحية كبيرة بهدف الحصول على قدر ثمين من الغنائم.



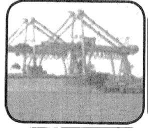

Coal Handling Terminal


Coal Handling By Conveyor


Loading By Floating Cranes


Loading/Unloading
Of Bulk Materials


Coal Blending
Process

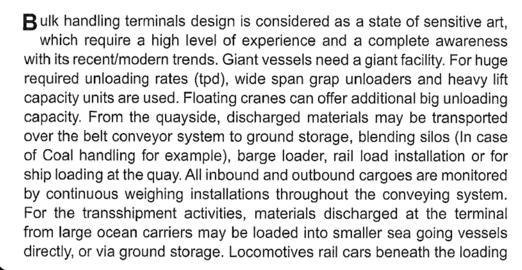

Bulk Vessels Loading/
Unloading

من أرشيف الدراسات البحرية الهندسية

"From The Maritime Engineering Studies Archive"

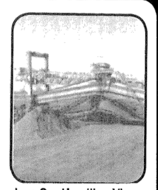
Dry Bulk Terminals and Handling in The Modern Ports

Prepared By: Eng. / Mohamed Ramzy Awad
"Coastal & Port Engineer"



Bulk handling terminals design is considered as a state of sensitive art, which require a high level of experience and a complete awareness with its recent/modern trends. Giant vessels need a giant facility. For huge required unloading rates (tpd), wide span grap unloaders and heavy lift capacity units are used. Floating cranes can offer additional big unloading capacity. From the quayside, discharged materials may be transported over the belt conveyor system to ground storage, blending silos (In case of Coal handling for example), barge loader, rail load installation or for ship loading at the quay. All inbound and outbound cargoes are monitored by continuous weighing installations throughout the conveying system. For the transshipment activities, materials discharged at the terminal from large ocean carriers may be loaded into smaller sea going vessels directly, or via ground storage. Locomotives rail cars beneath the loading installation to facilitate continuous loading at a high rate (tpd). Weighing bunkers ensure exact loads. Smaller quantities may be loaded into trucks by means of mobile equipment. Coal handling, services as washing, screening, processing and blending are important. Grading classification (Volume bulk) is also important. Computer controlled discharge and machines operation ensures meeting the precise needs of clients. Figures 1 through 8 present the different stages/components for efficient operation .of bulk materials handling


Edi Operation
Control System


Iron Ore Handling Via
.Conveyor Belts



كتب محمد مصيلحى

توقيع إتفاقية تعاون بين جامعة الإسكندرية والغرفة التجارية

وقعت جامعة الأسكندرية إتفاق تعاون بينها وبين الغرفة التجارية بالإسكندرية يتضمن إلتزام مركز الدراسات القانونية والإقتصادية التابع لكلية الحقوق بتقديم كل ما تطلبه الغرفة من دراسات ومقترحات للقوانين واللوائح فى مجال التجارة والصناعة والخدمات.

تضمن الإتفاق كذلك عقد ندوات للتعريف بالقواعد القانونية المنظمة لحركة الإقتصاد القومى وما يطرأ عليها من مستجدات أو ما يرد عليها من تعديلات والتعريف بقواعد التجارة العالمية المرتبطة بإتفاقيات منظمة التجارة العالمية ومدى تأثيرها على الإقتصاد المصرى وكذلك بيان مسئولية التاجر والصانع وعلاقته بالمستهلك وبأجهزة الدوله المختلفة.

وتضمن الإتفاق أيضاً إعداد الدراسات الخاصة بالسوق المحلية والعالمية فى الموضوعات التى تطلبها الغرفة وإبداء الرأى فى صياغة العقود التى تبرمها الغرفة وتمثيلها فى أى مفاوضات تعاقدية تخص الصفقات التجارية والصناعية والخدمية وتقديم الإستشارات القانونية فى المجالات المختلفة التى تتعلق بنشاطها والتعاون معها فى تعديل ميثاق شرف المهن التجارية والصناعية .

ويضطلع مركز الدراسات من خلال الإتفاق بدور بارز فى المساهمة فى حل المنازعات الناشئة بين التجار والتى يتم عرضها على لجان التحكيم بالغرفة والمساهمة فى حل المنازعات التى تنشأ بين غرفة الإسكندرية والغرف التجارية الأخرى بالإضافة إلى عقد دورات تدريبية لممثلى الإدارات القانونية والمالية.

قام بتوقيع الإتفاق الدكتور حسن ندير رئيس جامعة الإسكندرية وأحمد الوكيل رئيس الغرفة التجارية بالإسكندرية فى حضور الدكتور أسامة الفولى عميد كلية الحقوق وأعضاء مجلس إدارة الغرفة.

فتحى عبد الغنى رئيس شعبة التوريدات والأشغال البحرية جهود قيادات مصلحة الجمارك ساهم فى إنهاء مشكلة متعهدى تموين السفن



أعرب فتحى عبد الغنى رئيس شعبة التوريدات والأشغال البحرية بالغرفة التجارية بالإسكندرية عن تقديره لجهود مصلحة الجمارك وعلى رأسها محمد حسن سالم رئيس المصلحة وأحمد فرج سعودى رئيس الإدارة المركزية لجمارك الأسكندرية لمساهمتهم فى إنهاء مشكلة متعهدى التوريدات البحرية والتى كانت تهدد أرزاقهم بسبب المعوقات التى كانت تواجههم فى الدخول والخروج من باب 27 جمارك الإسكندرية لتموين السفن الأجنبية حيث كان التأخير فى الدخول والخروج يؤدى إلى تلف البضائع أو فقدها.

وأضاف أنه بفضل توجيهات قيادات مصلحة الجمارك تقرر العمل إعتباراً من 2007/10/20 لتموين السفن من باب (1) لمدة 24 ساعة كمنفذ للصادرات التى تتضمن تموين السفن وهو ما يعكس التعاون والمرونة من قيادات المصلحة مما يعد إضافة هائلة لتسهيل أعمال الصادرات التى تنشط الدخل القومى من العملة الأجنبية.

مكرم محمد أحمد ضيفاً على الصالون الثقافى للغرفة التجارية

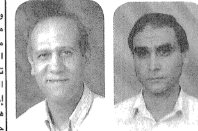
فى بادرة هى الأولى من نوعها قرر مجلس إدارة الغرفة التجارية بالإسكندرية برئاسة أحمد الوكيل أقامة صالون ثقافى بصفة منتظمة فى الخميس الأول من كل شهر يستضيف كبار المفكرين والأدباء والكتاب. تأتى هذه المبادرة فى إطار حرص الغرفة على إستمرار دورها الرائد فى خدمة أعضائها والمجتمع السكندرى والمساهمة فى قضايا المجتمع وقد تم إختيار الكاتب الصحفى مكرم محمد أحمد ليكون ضيفاً للندوة الثقافية الأولى. وأسرة تحرير المجلة تهنئ سيادته برئاسة نقابة الصحفيين

على جانب آخر يدرس مجلس إدارة الغرفة إصدار كتيب عن الغرفة تحت عنوان "غرفة الإسكندرية - سنوات النجاح والعطاء يتضمن رصداً تاريخياً عن الوضع الإقتصادى والسياسى فى مصر منذ إنشاء الغرفة بالإضافة إلى تاريخها والقيادات التى تولت رئاستها إلى جانب دورها الإقتصادى وعلاقتها بالغرف التجارية الآخرى فى الدول المحيطة وما قيل عنها من تعليقات الوزراء ورجال الإقتصاد والأعمال والمفكرين والأدباء.

مرسى رئيساً لمجلس إدارة شركة آمون للتوكيلات الملاحية تقدير وإشادة بقرار يوسف إختيار قيادة من داخل الشركة

أصدر اللواء محمد يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى القرار رقم 390 لسنة 2007 بتعين المحاسب أحمد مرسى سالم رئيساً لمجلس أدارة شركة أمون للتوكيلات الملاحية خلفاً للمحاسب وجيه سامى الذى أحيل للتقاعد.

وأعرب مرسى عن تقديره لهذا القرار الذى جاء بناءاً على ترشيح اللواء محمد يوسف وهى السابقة الأولى فى تاريخ الشركة التى يتم فيها تعيين أحد أبنائها رئيساً لمجلس إدارتها.



راضى عبده راضى — أحمد مرسى — محمد محمد السيد — جمال عبد الناصر

وأضاف أن توجيهات اللواء يوسف بما لها من كياسه وخبرة أومأت إلى ضرروة النهوض بالشركة وتحسين ظروف العمل والعاملين وتحقيق التوازن بين البعدين الإجتماعى والإقتصادى. وأوضح أن مجلس الأدارة الجديد الذى يضم فى عضويته السيد عادل طهيو والسيد أكرم الشواف والسيد نبيل دويدار والسيد مدحت طلبة بالإضافة إلى السيد محمد السيد والسيد محمد أنور ممثلى إتحاد العاملين بالشركة يهدف إلى تطوير أداء الشركة وإعادة وضع أسم شركة آمون على خريطة النقل البحرى بما يؤدى إلى النهوض بها وتعظيم الإيرادات كهدف إقتصادى وتهيئة الجو الصحى للعاملين لتقديم أفضل ما لديهم وتطبيق نظم الأدارة الحديثة والمرجع هو الجهات المتخصصة فى النقل البحرى والخبرات الموجودة لتطبيق النظم اللوجستية والعلوم الإدارية والتجارية وهو ما تهدف إليه السياسة الإقتصادية للدولة وأضاف أن مجلس الأدارة الجديد والعاملين بالشركة يعملون بروح الفريق والجميع يدين بالفضل للسيد اللواء محمد يوسف والدكتور سعيد غراف فى خوض تجربة جديدة لم تتبع من قبل وهى إختيار قيادة من نفس الشركة وهى تجربة تستحق الإشادة والتقدير

وسيشهد السوق الملاحى نتائج هذه التجربة معتمدين على صدق النوايا وحسن العمل مع الشركات الشقيقة وتحت رعاية الشركة القابضة التى تسلك نهج يتمثل فى إيجاد تنسيق بينها وبين الشركات التابعة وبين الشركات بعضها البعض وهو ما يتم فى إطار من المنافسة الشريفة والمتكاملة بين هذه الشركات وليس التناحر فيما بينها حرصاً على تقديم خدمة أفضل من خلال أنشطة الشركات المختلفة سواء نقل بحرى أو برى أو تخليص أو وكالة ملاحية لخدمة السوق الملاحى .

إرتياح كبير يسود أوساط العاملين بشركة آمون بعد تعيين مرسى

أعرب أعضاء اللجنة النقابية والعاملين بشركة أمون للتوكيلات الملاحية عن أرتياحهم لقرار اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى بتعيين المحاسب أحمد مرسى رئيساً لمجلس أدارة الشركة.

وقال راضى عبده رئيس اللجنة النقابية بالشركة أن إختيار المحاسب أحمد مرسى يؤكد دعم الشركة القابضة لشركة آمون نحو النهوض بها ووضع الأمور فى نصابها الصحيح خاصة بعد الأزمات التى شهدتها الشركة وتعرضها لخسائر مادية خلال الفترة السابقة على تولى مجلس الإدارة الحالى .

وأكد جمال عبد الناصر نائب رئيس اللجنة النقابية ومحمد السيد أمين عام اللجنة وعضو مجلس إدارة الشركة أن جميع العاملين تعاهدوا على بذل المزيد من الجهد لتحقيق خطة العمل التى وضعها مجلس الأدارة ورفع إسم شركة آمون لتعود كما كانت منذ نشأتها تساهم فى الدخل القومى وتدر دخلاً بالعملة الأجنبية ويكون لها النصيب الأوفر من نشاط الوكالة الملاحية.

تغطية محمد مصيلحى _ محمد صابر

إجتماع مجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية الخامس والثلاثون وجمعيته العمومية



تحت رعاية المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل والدكتور أحمد جويلى أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية عقد الإجتماع الدورى الخامس والثلاثون لمجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية خلال الفترة من 6-2007/11/8 بالإسكندرية.

هذا وقد أستعرض السيد اللواء عصام الدين بدوى أمين عام الإتحاد بنود جدول الأعمال والذى وافق عليه المجلس وفى ضوء المناقشات والآراء والمقترحات التى تمت حول بنود جدول الأعمال توصل مجلس الإدارة إلى التوصيات والقرارات التالية.

* الثناء على جهود الأمانة العامة للإتحاد فى تنفيذ ومتابعة الإجراءات اللازمة لوضع قرارات وتوصيات الإجتماع الدورى الرابع والثلاثين موضع التنفيذ.

* وافق المجلس على توصيات الإجتماع المصغر لمجلس إدارة الإتحاد بإنشاء قاعدة بيانات عن واقع النقل البحرى العربى يسمح بتداول المعلومات بين الموانئ والإدارات البحرية العربية.

* إعتماد الدورات التدريبية والدراسات المقدمة والتأكيد على قيام الموانى الأعضاء بموافاة الأمانة العامة للإتحاد بإحتياجاتهم التدريبية .

* دعوة الأعضاء لتحديث بياناتهم على موقع الإتحاد وتخصيص وتكليف أحد العاملين المتخصصين بمتابعة الموقع .

* تكليف الأمانة العامة بإعداد تقرير عن مدى تطبيق الهيكل الموحد لتعريفة الرسوم والأجور بالموانى العربية.

* بدأت فاعليات الإجتماع بكلمة رئيس مجلس إدارة الإتحاد السيد / نعيم بن إبراهيم النعيم والتى جاء فيها:

أن التقييم المنصف لإتحاد الموانئ البحرية العربية وما حققه من إنجازات يعطى شعوراً بالإعتزاز فرغم الظروف التى مر بها العمل العربى المشترك واتحاداته فقد إستطاع الإتحاد بشهادة مجلس وزراء النقل العرب ومجلس الوحدة الإقتصادية العربية أن يساهم بشكل أساسى فى تطوير قطاع النقل البحرى وزيادة معدلات الإنتاجية بين الموانى البحرية العربية ورفع القدرة التنافسية لهذه الموانى وقام بالعديد من الدراسات وقدم العديد من المقترحات من خلال توليه الأمانة الفنية للنقل البحرى وتحمله مسئوليات كثيرة فى هذا المجال.

وأضاف أن إتساع قاعدة العضوية فى الإتحاد لتشمل معظم الموانى البحرية فى الدول العربية وإنتظام إنعقاد إجتماعات مجلس الإدارة والجمعية العمومية واللجان الفنية المنشأة فى نطاق الإتحاد وإقرار إستراتيجية تنمية مستوى مهارات الموارد البشرية بالموانى البحرية العربية والهيكل الموحد لتعريفة الرسوم والأجور فى الموانئ البحرية العربية وإنجاز أول خريطة عربية للنقل متعدد الوسائط فى الوطن العربى.

وقال المستشار رشيد عليو ممثل الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية فى كلمته أن الإقتصاد العربى يشهد تطوراً ملموساً يدعو إلى التفاؤل حيث تجاوز الناتج الإجمالى العربى لأول مرة سقف التريليون دولار إلى جانب إنجاز منطقة التجارة العربية الحرة وسياسات الإصلاح الإقتصادى فى معظم الدول العربية ووجود فوائض نقدية للإستثمار نتيجة إرتفاع أسعار النفط بما يؤكد أهمية إيجاد مشروعات وفرص لإستثمار هذه الفوائض. وأضاف أن هناك نقطة إيجابية تتمثل فى عقد القمة الإقتصادية والإجتماعية والتنموية فى دولة الكويت وقد تقدم مجلس الوحدة بوثيقة للعرض على القمة القادمة تتضمن أربعة موضوعات هى:

1 - موضوع الإستثمار فى المنطقة العربية.
2 - إقتراح آلية لتمويل القطاع الخاص العربى
3 - إستكمال آليات التكامل الإقتصادى العربى
4 - تطوير قطاع النقل والبنية الأساسية العربية من خلال إقتراح مشروعات يتم رصد الإستثمارات الكافية لها لربط الوطن العربى بشبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية والخطوط الملاحية المنتظمة سيسهل تنمية التجارة والإستثمار العربى البينى.

وأشار إلى أن تطوير الموانئ العربية يعد من أهم المشروعات خلال الفترة القادمة لتستطيع المنافسة من خلال رفع كفاءتها الإنتاجية وطاقتها الإستيعابية والخدمات المقدمة فى هذه الموانى من حيث التفريغ والتحميل والتخزين والمناولة.

* وأعرب الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى عن سعادته بقيام كيانات ممتازة مثل الإتحاد الأمر الذى جعل لبعض الموانى من دول الإتحاد شأن فى العالم.

وأضاف أن الأكاديمية ليس لها إهتمام سوى التدريب والتعليم والبحوث وقد حصلت على تكريم عالمى فى مجال اللوجستيات وقد تم توقيع إتفاقية مع النرويج بشأن دبلومة النقل الدولى واللوجستيات وأشار إلى أن صدور مجلة بأسم الإتحاد يعكس أهمية هذه المنظمة التى تحتاج إلى دعم إعلامى كبير يبرز دورها فى تنمية الموانى البحرية خاصة وأن هذا الإتحاد أصبح له صوت وثقل فى جامعة الدول العربية .

على هامش الإجتماع تم تكريم اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ورئيس الإتحاد العربى للناقلين البحريين وقام اللواء عصام بدوى الأمين العام لإتحاد الموانى العربية بتقليده شعار الإتحاد.





أعضاء الاتحاد مع وزير النقل المصرى ومحافظ الاسكندرية

إتحاد الموانئ البحرية العربية وجمعيته العمومية تكرم المهندس محمد منصور وزير النقل المصرى



رئيس الاتحاد يكرم وزير النقل المصرى



أمين عام الاتحاد يكرم وزير النقل المصرى

فى جلسة مشتركة بين مجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية واللجنة الفنية للنقل البحرى وبحضور المهندس محمد منصور وزير النقل واللواء عادل لبيب محافظ الإسكندرية والفريق مهاب مميش قائد القوات البحرية ولفيف من قيادات النقل البحرى ورجال الأعمال تم تكريم المهندس محمد منصور وزير النقل وإختياره الشخصية العربية لعام 2007 فى مجال النقل.

بدأ الإحتفال بكلمة اللواء عصام بدوى الأمين العام لإتحاد الموانى البحرية العربية قائلاً أنه على مدار ثلاثة أيام هى فاعليات الإجتماع الخامس والثلاثين لمجلس إدارة الإتحاد دارت خلالها المناقشات حول جدول الأعمال المعروض وكانت أهم القرارات والتوصيات التى تدعم العمل العربى المشترك وطبقاً لتكليفات مجلس وزراء النقل العرب وبناء على تكليفات القمة العربية بالخرطوم فيما يخص توحيد هياكل ومسميات الرسوم بالموانى البحرية العربية حيث تم تكليف أمانة الإتحاد بإعداد تقرير عن مدى التطبيق لهذه الهياكل بالموانى العربية وتقديمه لمجلس وزراء النقل العرب .

وأضاف أنه تم بحث سبل تنفيذ إستراتيجية تنمية المهارات البشرية والتي أعدها الإتحاد ووافق عليه مجلس وزراء النقل العرب وأيضاً تم إختياره موضوع إنشاء قاعدة بيانات عن واقع النقل البحرى العربى تسمح بتبادل المعلومات إلكترونياً بين الموانى العربية وقد تبنى الإتحاد دراسة هذا الموضوع طبقاً للمعايير المحددة من مجلس الوحدة الإقتصادية العربية.

وأشار إلى أنه تم بحث سبل تنفيذ تكليفات مجلس وزراء النقل العرب بإعداد خريطة للنقل متعدد الوسائط وقام الإتحاد بإعداد الخريطة وجاري تلقى ملاحظات الدول العربية عليها تمهيدا لإعتمادها وإقرارها.

وقال أنه فى ختام أعمال الإجتماع الخامس والثلاثين لمجلس إدارة الإتحاد والتى شارك فيها رؤساء موانى وقطاعات النقل البحرى العربى وهيئة قناة السويس والإتحادات النوعية التى تعمل فى المجال البحرى نعتز ونتشرف بإختيار المهندس محمد منصور وزير النقل الشخصية العربية لعام 2007 وهذا التكريم يأتى لدور سيادته فى تطوير منظومة النقل البحرى والموانى المصرية بالرغم من الصعوبات التى واجهها فى البداية ودوره فى دعم العمل العربى فى المجال البحرى من خلال رئاسة سيادته للمكتب التنفيذى .

وتحدث المستشار رشيد عليو ممثل الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية قائلاً أن هذا اللقاء يكتسب أهمية خاصة لأنه يتم فى مدينة الإسكندرية مقر الإتحاد وفى حضور محافظها اللواء عادل لبيب.

وقال نعيم بن إبراهيم النعيم رئيس مجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية أن تكريم وزير النقل المصرى يؤكد التطور النوعى والكمى الذى شهده قطاع النقل فى مصر.

،اعرب اللواء عادل لبيب محافظ الإسكندرية عن تقديره للمبادرة الكريمة التى قام بها الإتحاد بتكريم الوزير وهو شخصية لها ثقلها وله دور كبير فى تطوير قطاع النقل البحرى وخاصة ميناء الإسكندرية الذى شهد تغيرات جذرية إكتملت بافتتاح الرئيس مبارك له كل هذا نتيجة جهود المهندس محمد منصور وزير النقل الذى يتمتع بشخصية هادئة مكنته من إدارة مرفق النقل بنظام وجعلته يصل إلى أهدافه بطريقة مباشرة.

وقال الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى أن هذا التكريم يأتى عن إستحقاق لأن وراءه جهد عظيم فى تطوير الموانى المصرية بتكلفة تزيد عن 20 مليار جنيه مصرى وإدخال أحدث النظم الإلكترونية وأصبح معهد تدريب الموانى مقصداً لمن يريد التدريب على أعمال النقل البحرى.

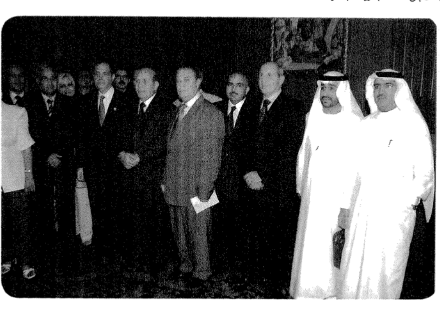
وأضاف أن إهتمام الوزير بدعم مركز البحوث والإستشارات وإتحاد الموانى العربية وكذلك الدعم الكبير لميناء المستقبل ميناء شرق بورسعيد الذى حقق أعلى نسبة نمو وصلت إلى 101% جعلته يقفز إلى المرتبة الخامسة والثلاثين بين موانى العالم الأمر الذى أدى إلى حصوله على نجمة الأداء العالمى.

وفى كلمته خلال الإحتفال أعرب وزير النقل عن سعادته بوجوده بين قيادات النقل البحرى وأن هذا التكريم يلقى على عاتقة المزيد من العمل والجهد.

وأضاف أن هذا التكريم ليس تكريماً لشخصه وإنما هو ثمرة جهود جميع العاملين فى قطاع النقل البحرى ورؤساء الموانئ الذين يقودون المسيرة.

فى إطار حفل التكريم قام سعادة نعيم بن إبراهيم النعيم رئيس الإتحاد بإهداء الوزير درع ميناء الدمام وقام اللواء عصام بدوى بإهداء الوزير شعار الإتحاد وقدم الفريق مهاب مميش درع القوات البحرية هدية للوزير كما أهداه اللواء محمد يوسف درع الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى وكرمة الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية واللواء عواد المعايطه رئيس مؤسسة الموانى الأردنية كما كرمه رئيس ميناء طرطوس السورى.

من ناحية أخرى قام سعادة نعيم بن إبراهيم النعيم بتكريم اللواء عادل لبيب محافظ الإسكندرية والدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية الذى أناب عنه المستشار رشيد عليو.



eldeehy@Yahoo.com

نشأت الديهى يكتب

حب الوطن *** الفريضـــة الغائبـــة

لن نستسلم .. إما أن ننتصر أو نموت تلك العبارة الخالدة التى أطلقها البطل المجاهد عمر المختار وهو يحارب الأشباح ويحارب الوهم ويحارب الظلم ويحارب الطغيان ويحارب الخيانة كلما تذكرت هذا الرجل وكلما تخيلت هذا الكم من المصاعب التى واجهته وكيف كان يؤمن إيمانا لا يتزعزع بأنه صاحب حق ويقينه أن صاحب الحق لابد منتصر مهما طال الزمن ومهما دارت الدوائر كلما قفزت إلى ذهنى صورة هذا الرجل أحسست بالفخر لأنى عربى مسلم صاحب تاريخ وحضارة

كلما قفزت الى ذهنى صورة هذا الرجل ايقنت ان كلمة مستحيل لا محل لها من الاعراب على طول الخط ،ان المشاكل والازمات التى تحاصرنا وهذا الكم من الاحباطات التى تحيط بنا من التفاهة بمكان مقارنة بما عايشه هذا الرجل ، اذن لابد من العمل والكفاح والصبر ولكن السلوك البشرى فى هذا الزمان وفى مجتمعاتنا شيئ يدعو للتامل والاندهاش ،

فأن يحس الإنسان بالقهر فلا غرابة فى ذلك على الإطلاق، أما أن يتعايش مع القهر ويتودد إلى من يقهره فهو الغرابة بعينها !! الإنسان العربى يعيش حالة قهر أبدى ..والقهر دائما يولد الانفجار ما عدا فى عالمنا العربى الممتد من المحيط إلى الخليج تجد العربى المقهور يستطيع التعايش مع القهر على أشلاء الكرامة المبعثرة التى هى كرامته وكرامة أجداده الذين علموا الغرب والأمريكان المبادئ والعلوم والأخلاق .

لكننا تخلينا عن كرامتنا بعدما ابتعدنا عن ديننا الحنيف الذى يحض على الفضيلة فدائماً وأبداً لا حول ولا قوة إلا بالله ... فوسط الأزمات الطاحنة والإحباطات المتتالية لا يبقى أمامنا من ملجأ إلا الله سبحانه وتعالى نلجأ إليه ونستظل بظله ونحتمى بحماه فهو الواسع فى وقت ضاقت فيه الدنيا على رحابتها .. وهو الرحمن الرحيم فى وقت انتزعت فيه الرحمة وانتشرت فيه المظالم .. وهو العدل وقت ضاع فيه الحق وانتشر الباطل .. وهو الجبار المتكبر فى وقت تجبر فيه الناس وظنوا أنهم ملكوا الدنيا وما فيها فنشروا الفساد فى الأرض ونسوا أن هناك خالق جبار قادر على ما لا تتخيله عقولهم وهو الواحد الأحد الذى يقول للشيء كن فيكون.

يارب .. يا قادر .. يا جبار نتوجه إليك بقلوب مفتوحة مخلصة ونرفع أكف الضراعة .. يا حنان يا منان ارفع مقتك وغضبك عنا .. اللهم أحفظ مصرنا وأوطاننا من كل سوء .. اللهم قنا شر الفتن وجنبنا سوء المحن .. قلت فى كتابك العزيز "ظهر الفساد فى البر والبحر بما كسبت أيدى الناس ليذيقهم بعض الذى عملوا لعلهم يرجعون " صدقت ياربى فيما قلت .. لقد ظهر الفساد واستشرى وتجبر صار هو السيد وهو الآمر الناهى .. فساد الذمم وخرابها صار يعشش فى كل المواقع والأماكن .. المظالم زادت عن قدرة الحاكم .. عدم تقوى الله صارت هى العنوان .. إننا نعصى ربنا آناء الليل وأطراف النهار .. المواعظ أمامنا نعيشها لحظة بلحظة ولكن ما أكثر المواعظ وما أقل المتعظين .. وكأننا نعيش حالة سكر أبدى دون أن نرتشف رشفة واحدة .. لا ندرى ما يدور حولنا .. لكننا نعيش نتائج ما يدور فقط والنتائج دائماً ما تعكس المقدمات وتتكرر المأساة .. مقدمات تؤدى إلى نفس النتائج وتدور فى دائرة مفرغة خبيثة .. عدم تقوى الله تؤدى إلى انتزاع البركة ، وقلة البركة تؤدى إلى شيوع الفساد ، وشيوع الفساد يؤدى إلى انتزاع البركة .. وهكذا نتائج تؤدى إلى مقدمات ومقدمات تؤدى إلى نتائج.

إننا فى مصر المحروسة نحمل تاريخاً عريقاً وحضارة تتحاكى بها الأمم والشعوب .. أجدادنا الفراعنة صنعوا المعجزات وأجبروا التاريخ أن يتوقف ويفتح صفحاته لكى يسجل ويسجل ويسجل ومازلنا نحن رغم كل ما أصابنا نحمل عبق التاريخ .. نحمل داخلنا شرارة كامنة تنطلق فى وقت محدد لتحطم السدود والقيود تلك الشرارة جزء من موروثنا الحضارى ..فنحن أصحاب موروث حضارى يظهر فى وقت الشدة والضيق سلوكيات وتصرفات متحضرة وإن أخذت شكل العصبية رغم أن العصبية ليست عشوائية لكنها بمثابة محفز قوى يستطيع بث الحياة والروح فى الموروث الحضارى الكامن ، إننا كمصريين تعرضنا لأزمات عديدة عبر التاريخ الطويل وفى كل مرة ننتفض ونستيقظ ونجبر الليل البهيم أن ينقشع ونستقبل الصباح بأنواره لتبدد الظلام الطويل .. كنا نقف فى الأزمات صفاً واحداً وقلباً واحداً ويداً واحدة فتتحطم الأزمة تلو الأزمة ولا يبقى سوى المعدن المصرى الأصيل ..

ولو استدعينا تاريخنا وحفزنا شرارة الموروث الحضاري لفجرنا أزماتنا الراهنة ولصرنا نموذجاً يحتذى به الآخرون .. إننا وكما قلت مراراً وتكراراً بأننا نعيش أزمات طاحنة ومجرد ما تمر أزمة وتنقشع تبعاتها تتوالد أزمة جديدة .. قلت ذلك كثيراً حتى مللت الكلام والكتابة والقراءة ولكن هل السلبية والهروب هو الحل ؟؟

لقد فكرت فى لحظة صفاء ذهنى عن السبيل الحقيقى للخروج من هذا النفق المظلم وتلك الأزمة التى يعيشها الوطن ولا أقصد بتلك الأزمة – أزمة اقتصادية أو عالمية أو حتى سياسية وإنما أقصد (جو الأزمة) و(حالة الإحباط العام) و (حالة القهر) تلك الأجواء والمشاعر والأحاسيس تولد عنها شعوراً عاماً بعدم الثقة بالنفس وعدم الثقة بالنفس تولد عنه الفشل وأداء مهامنا الموكولة إلينا ، إننا تحولنا إلى مجتمع فقد الثقة فى قدراته وصار مجتمعاً بلا أنياب مجتمعاً يحب انتقاد كل الأوضاع ويفشل فى التعامل مع كل الأوضاع .

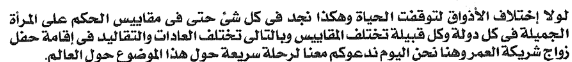
إننى على يقين وعلى ثقة بأن العودة إلى الله والرجوع إلى سيرتنا الأولى هما طريق الخلاص ، ولا تغنى العودة إلى الله أن نعيش حالة (دروشة) ونترك أعمالنا ونعيش خارج جاذبية الواقع ، لا لم أقصد ذلك بالضبط وإنما المقصود هو العودة إلى الله تعالى من خلال سلوكيات إسلامية بعيدة عن التطرف ومن خلال أخلاقيات إسلامية بعيدة عن المغالاة والتنطع .. إذا استحضرنا عظمة الله فى قلوبنا وإذا آمنا وتيقنا بأن الله يراقبنا فى إسرارنا وإعلاننا إذا حدث ذلك فلابد أن نتقن أعمالنا وعندها سوف تظهر النتائج المبهرة بإذن الله ، لماذا لا نعيش حالة (إيمان مجتمعي) بدلاً من حالة (الإفلاس المجتمعي) لماذا لا نعيش حالة (تقوى) بدلاً من حالة (الفوضى) لماذا لا نعيش فى رحاب الله بدلاً من الرقص على حبل الشيطان لماذا لا تسيطر على المجتمع حالة (حب) لكل القيم والمبادئ والأخلاقيات وحب الوطن .. والإخلاص له فريضة على بنى الإنسان إننى أراها فريضة غائبة دون مزايد من أحد ، فحب الوطن له متطلبات كثيرة أرى أنها لا تتوافر للأسف فى الكثيرين منا.

اللهم أهدنا جميعاً وطهر قلوبنا وانزع من قلوبنا الغل والحسد ولا حول ولا قوة إلا بالله العلى العظيم .

ثم ماذا بعد؟

* فوز مكرم محمد أحمد بمنصب نقيب الصحفيين بمثابة إجراء تصحيحى لوضع خاطئ فمكرم رغم عصبيته مهنى حتى النخاع نقابى بارع متحدث لبق على علاقة طيبة بجميع القوى السياسية – أعتقد أن الصورة القاتمة للجماعة الصحفية سوف تتلاشى وبالتوفيق .
* الصديق العزيز محمد عبد القدوس عضو مجلس نقابة الصحفين الفائز فى الإنتخابات الأخيرة أحسن صنعاً عندما توجه إلى مكرم محمد أحمد عقب إعلان النتيجة وحثه على فتح صفحة جديدة براڤو
* أين عبد الله كمال ؟؟
الشباب البائس الذى لقى مصرعه غريقاً أمام السواحل الأوروبية دارت بشأنه قضايا فقهية هل هم شهداء أم منتحرون والكارثة أن القضية الأساسية تاهت وضاعت وسط تلك الأصوات الغوغائية .. لماذا يقومون هؤلاء الشباب على مثل هذا العمل رغم مخاطره ؟ هل الموت والغربة أهون عند هؤلاء من عيشة الذل داخل الوطن هل هؤلاء يتمتعون بحقوق المواطنة ؟
هل حقاً هؤلاء يملكون 25 ألف جنيه؟
الكارثة أن المفتى وشيخ الأزهر أمسكا بتلابيت كل شئ إلا الحقيقة المسكينة
* د/ على جمعة .. أعتقد أن هذا يكفى!!
* د/ على الدين هلال .. هل تصدق فعلاً ما تقوله ؟
* أين ممدوح إسماعيل ؟
* مرحباً يوسف والى مرحبتين كمال الشاذلى ولا عزاء للشعب المصرى الذى يعيش أزهى عصور الحرية.. إديها كمان حرية.

إختلاف مقاييس إختيار المرأة الجميلة حول العالم وأغرب العادات والتقاليد فى الزواج


لولا إختلاف الأذواق لتوقفت الحياة وهكذا نجد فى كل شئ حتى فى مقاييس الحكم على المرأة الجميلة فى كل دولة وكل قبيلة تختلف المقاييس وبالتالى تختلف العادات والتقاليد فى إقامة حفل زواج شريكة العمر وهنا نحن اليوم ندعوكم معنا لرحلة سريعة حول هذا الموضوع حول العالم.

بقلم /وسام غنيم

مواصفات الجمال عند العرب.. والعادات الخاصة بالزواج

فالعرب عامة رمز الجمال لديهم (الإمتلاء والبياض)
فالعرب كانوا يحبون الملامح الأصيلة: الأنف الدقيق والعيون الواسعة الكحيلة والعنق الصافى الطويل والجسم الممتلئ مع الشعر الأسود الطويل والبشرة البيضاء الصافية ويماثلهم الهنود والفرس وإن كانوا يميلون للرشاقة

أما عن عادات الزواج عند العرب

قد تشعر الدول الأخرى بغرابة التقاليد فى إقامة حفل الزفاف وفى تحديد المهر وطرق إختيار الشريكة والزغاريد والذبائح التى يقوم العرب بها للتعبير عن الفرحة.

مواصفات الجمال عند الفراعنة

(العيون الكحيلة) هى رمز الجمال لدى الفراعنة القدماء إهتموا بالعيون الكحيلة أكثر من غيرها إذا بحثوا عن أجود أنواع الكحل عند المرأة كلما ركزت على جمال عينها أصبحت أكثر سحراً وجاذبية وإهتموا كثيراً بالعطور والأبخرة.. وهم أول من إستخدموا اللبان لتعطير الفم

عادات الزواج لدى الفراعنة (المأذون والكوشة والزغروده)

العادت الحالية فى مصر هى نفس العادات الفرعونية مثل كتابة عقد الزواج من 3 نسخ على يد مأذون
وإعتاد الفراعنة إقامة حفل لزواج فى منزل العريس أو فى القاعات الكبرى إذا كان العريس غنياً وكان العروسان يقوموا بتزيين القاعة بزهر الياسمين فهو (زهر الجنة) وخاصة حول الكوش(أى الكوشة حاليا)
وكذلك تورته للعروسين وإطلاق الزغاريد إعلاناً بالفرحة.

مواصفات الجمال عند اليابان

الأقدام القصيرة فى اليابان هى رمز المرأة الجميلة وكذلك المرأة الناعمة الرقيقة الشكل البيضاء الصافية البشرة والعنق الهادئة الصوت والتى تكون قدماها صغيرتان ومشيتها رقيقة ومتقاربة الخطى وكانوا يعتبرون الطول عيباً لا ميزة فى المرأة

عادات الزواج لدى اليابانين والصينيين

يتم هناك عقد الزواج فى بعض المناطق والخطبة دون أن يرى العروسان بعضهما فإذا تم الإتفاق يقوم أهل العروسة بتزيينها ثم يضعونها فى محفة خاصة ويغلق عليها الباب ثم يحملونها إلى خارج البلده ومعها بعض أهلها الذين يقابلون الزوج هناك ويعطونه المفتاح فيقوم بفتح الحفة ويراها فإذا أعجبته أخذها إلى منزله وإلا ردها إلى قومها.

مواصفات الجمال لدى القبائل الأفريقية

(الرأس الأصلع):بعض القبائل الأفريقية يزيدون فى مهر المرأة كلما إزداد سواد بشرتها لأن ذلك ليس دليل على الجمال فقط بل دليل على صفاء عرقها كما أنهم لا يفضلون الشعر الطويل أبداً إذ يقومون بحلق الفتيات على الصفر حتى تبدو أكثر أنوثة وجاذبية كما تعجبهم السمنة والأرداف والأكتاف الممتلئة.

عادات الزواج عند قبائل أفريقيا

تجبر العروس فى قبيلة جوبيس الأفريقية على ثقب لسانها ليلة الزفاف حتى لا تكون ثرثارة ويمل منها زوجها. بعد ثقب اللسان يتم وضع خاتم الخطبة فيه يتدلى منه خيطاً طويلاً يمسك الزوج بطرفه فإذا ما ثرثرت الزوجة وأزعجت زوجها يكفيه بشدة واحدة من هذا الخيط أن يضع حداً لثرثرتها وكثرة كلامها

مواصفات جمال فتيات التبت ومنغوليا

العنق الطويل (عنق الزرافة) هى من أشد عناصر جاذبية المرأة فى قبائل التبت ومنغوليا حيث يفضلون العنق الطويل جداً حتى أنهم يضعون حلقات معدنية على عنق الفتاة منذ ولادتها كل عام حتى يزداد طولها وقد تصل الحلقات لعدد كبير جداً حتى أن المرأة لتبدو كالزرافة لتبدو الأجمل لديهم

عادة الخطوبة والزواج فى قبائل التبت

يقوم بعض أقارب العروس بوضعها أعلى شجرة ويقيمون جميعاً تحت الشجرة مسلحين بالعصى فإذا رغب أحد الأشخاص فى إختيار هذه الفتاة عليه أن يحاول الوصول إليها والأهل يحاولون أن يمنعونه بضربه بالعصى فإذا صعد الشجرة وأمسك يديها عليه أن يحملها ويفر بها وهم يضربونه حتى يغادر المكان ويكون بذلك قد ظفر بالفتاة وحاذ على ثقة أهلها

* ولكن من أسوأ العادات لديهم : أنه إذا كان عدد من الأخوة يعيشون فى منزل واحد فإن أكبر الأخوة ينتقى إمرأة ويتزوجها هو وأخوته جميعاً

السودان وجمال المرأة السودانية

رمز الجمال لدى أهل جنوب السودان هى المرأة المخمشة أى (المشخبط عليها) حيث تهتم القبائل بصورة كبيرة جداً بالشقوق التى يقومون بعملها على وجه المرأة منذ ولادتها كحماية لها وكذا بطنها ويديها ويعتبرون المرأة غير المخمشة ناقصة ولا تصلح للزواج

غرائب فى الزواج لدى السودانين

عندما يتم الإتفاق بين أهل العريس وأهل العروس تقوم والدة العروس بحبس إبنتها مدة تصل إلى ثلاثة أشهر في داخل غرفة لا تصلها فيها الشمس وتحفر لها حفرة عميقة يوضع بداخلها إناء فخارى كبير تدس بداخله أعواد من أشجار "الطلح والشاف" وتشعل فيها ناراً هادئة لتجلس العروس على حافة تلك الحفرة بعد أن تخلع جميع ملابسها وتلتف بقطعة كبيرة من قماش الصوف الوردى الخشن تسمى "الشملة" ويمسح جسمها بزيت خاص ولا تقوم من تلك الحفرة حتى يتصبب منها العرق بكميات كبيرة لمدة تتجاوز الساعتين وتسمى هذه العادة "بالدخان" وهى عبارة عن حمام بخار وتداوم العروس خلال هذه الفترة على فرك جسدها بعجينة من الذرة والزيت تسمى "اللخوخة" لنعومة البشرة وصفائها

* وأثناء فترة حبس العروس تقوم والدتها وخالاتها وعماتها بإعداد العطور الخاصة بها وهى أنواع متعددة من المسك والعنبر والصندل والمحلب وغيرها وتضع من هذه المواد عطر قوى الرائحة يسمى "الخمرة" وقبل ثلاث ليال من يوم الزفاف تجهز الغرفة التى بها العروس للإستعداد للحنة ووضع النقوش المختلفة ويوضع بالغرفة جريد نخل أخضر لتزيين الجدران بأشكال إبداعية

وتفرش الأرض بسجاد أحمر اللون ويوضع سرير من الخشب مغطى بجريد النخل المطلى باللون الأحمر ويسمى (البرش) وتجلس عليه العروس مرتدية الزى السودانى ويكون أيضاً أحمر اللون وأمامها صينية مليئة بالورود الحمراء تعرف بصينية الجرتق عليها صحن بها حناء
ويوم الدخلة ترتدى العروس حلى ذهبية من أعلى رأسها إلى قدميها وترتدى ثوب يدعى (السكر سكر) لأنه حرير وأبيض اللون وتضع على خصرها حزام من خيوط الحرير الحمراء

الجمال والزواج فى الإسكيمو

أهم رمز للجمال فى المرأة لدى شعوب الإسكيمو والهنود الحمر هى "رائحتها" وبالذات رائحة الفم والشعر والجسم إذ يحرصون على وضع الزيوت العطرية والأوراق بالشعر مع مضغ بعض النباتات التى تطيب رائحة الفم وهم يختبرون رائحة فم المرأة ورائحة جسمها قبل خطبتها وذلك عن طريق الخاطبة التى تقوم بشم رائحة الفم للعروسة

• غرائب وعجائب الزواج فى بعض دول العالم المختلفة

(فى بنجاب بالهند) يشترك عدد من الأشخاص بعقد قرانهم على زوجة واحدة ويتفقون فيما بينهم على توزيع الأيام وقد يبلغ عدد الأزواج سته أو أكثر للزوجة الواحدة وإذا حملت الزوجة يكون الولد الأول من نصيب أكبر الأزواج سناً والثانى الذى يليه وهكذا
(جنوب الهند. أم العجائب) فى مدينة بورجاس تحتبر العروس عريسها بوضعه فى إمتحان قاسى وصعب فهى تصحبه إلى الغابة وتشعل النار وتكوى ظهره العارى. فإذا تأوه أو تألم من الكى ترفضه ولا تقبله عريسها وتفضحه أمام بنات القبيلة وإذا أثبت العكس أحبته وتزوجته
(أندونسيا) يحظر على العروس أن تطأ وتلمس أرجلها الأرض يوم زفافها خاصة عندما تنتقل من بيت أهلها إلى بيت زوجها لذا يجبر والدها على حملها من بيته إلى بيت عريسها على كتفيه مهما طال الطريق
(جزيرة تاهيتى) تضع المرأة فى جزيرة تاهيتى وردة خلف الأذن اليسرى إذا كانت تبحث عن حبيب.. وتضع الزهرة خلف الأذن اليمنى إذا وجدته
(جزيرة جاوه) تصبغ العروس أسنانها باللون الأسود وتغسل قدمى زوجها أثناء حفلات الزواج كدليل على إستعدادها لخدمته طيلة حياتها
(جزيرة جرين لاند) فى الأقاليم الريفية يذهب العريس ليلة الزفاف إلى منزل عروسه ويجرها من شعرها إلى أن يوصلها إلى مكان الإحتفال
ومن هنا نتوقف إلى هذه الجزيرة ولكن رحلاتنا لا تنتهى فالعالم ملئ بالغرائب والعجائب التى لا تحصى ولا تعد وسبحان الله له فى خلقه شؤون.

ذكريات ونوادر من زمن العمالقة والمبدعين العباقرة

بقلم ولاء حمزة

الحياة ما هى إلا رصيد من المواقف والذكريات بكل ما فيها من مرح وشجن . وكثيراً ما نتشوق لإسترجاع ذكرى هذه الأمور الحياتية سواء كانت خاصة بنا أو بأشخاص آخرين فما بالك بالمشاهير عزيزى القارئ .. فهيا بنا نستمتع بنوادر وذكريات بعض من عمالقة ورموز الزمن الجميل..

إلى أى مدى كان يتشابه مصطفى وعلى أمين؟

– سئل مصطفى أمين عن أوجه الشبه بينه وبين أخية التوأم على أمين قال : نحن نتشابه في كل شئ حتى أنى أحياناً لا أعرف أن كنت أنا مصطفى أم على ولم تكن والدتنا تستطيع التفريق بيننا فكانت تضع فى يدى شريطاً أزرق وفى يد على شريطاً أحمر .

– ويستطرد مصطفى أمين قائلاً: وعندما سافر على إلى إنجلترا للدراسة وعاد بعد عامين ذهبت لإستقباله فى ميناء الإسكندرية ومن هناك أتصلت بوالدتى على أننى على فبكت وقالت أنى لم أسمع صوتك منذ عامين فقلت لها : بل تسمعين صوتى كل يوم ثم أعطيت السماعة لعلى لكى يكلمها وأيضاً عندما كانت زوجة على تطلبه بالتليفون فى المكتب فى الوقت الذى يكون فيه مشغولاً يحدثها مصطفى على أنه على .

– وفى موقف آخر يوضح مدى التشابه يستطرد مصطفى أمين قائلاً: عندما كان على يعمل سكرتيراً لوزير الأشغال حسين سرى وحدث يوماً أن وصل إلى عمله متأخراً وراه الوزير أمام المصعد فقال له : (أزاى تيجى الشغل متأخر) فقال له على (يا سيادة الوزير أنا مش على أنا أخوه مصطفى) فأعتذر له الوزير عن هذا الخطأ غير المقصود.

– كان أنيس منصور من القلائل الذين يستطيعون التفرقة بين مصطفى وعلى أمين فقال: كان مصطفى أذا غبت عنه يوماً ثم رأيته فأنه يصافحنى أما على فكان يأخذنى بالأحضان وكان مصطفى أذا أغضبته فإنه يثور وينفعل أما على فكان يبتسم ثم يضحك عالياً.

مصطفى أمين ونوادره فى حفلة الزفاف

عرف عن مصطفى أمين أنه كانت له علاقات نسائية كثيرة ولما سئل فى ذلك لم ينكر وقال : أن قلبى عمارة كبيرة بها شقق كثيرة وفى كل شقة أمرأة وظللت على هذا الحال حتى أحببت إيزيس وتزوجتها ولم يعد الآن فى حياتى غيرها وسئل: ولم إيزيس دون غيرها قال إنى أحببتها هى الأخرى وأتفقنا على الزواج وبعد أيام قليلة قبض على وحكم على بالسجن المؤبد ولما زارتنى فى السجن قالت لى : أنا أعرف أنك مظلوم وسوف أنتظرك حتى تخرج من السجن ونتزوج وبالطبع لم أصدقها فمن هذه التى تنتظر رجلاً خمسة وعشرين سنة؟ لكنى عدت وصدقتها حين لم تنقطع عن زيارتى وفى كل مرة تقول لى هذا الكلام ومرت تسع سنوات وأفرج عن مصطفى أمين ليجد إيزيس فى إنتظاره على باب السجن وتزوجا بعد قصة حب كانت أقرب إلى الخيال.

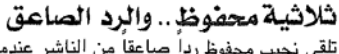
– وعند حفلة الزفاف كان مصطفى لم يكن يحب أن يجلس فى الكوشة بجانب عروسة عدة ساعات والناس تتفرج عليه فطلب من أخيه على القيام بهذه المهمة فارتدى بدلة العريس وجلس بجوار عروسة حتى نهاية الحفل!!!

شاعر الغزل يحسب العمر وأعياد الميلاد بالأغانى!!

– كان شاعر الغزل أحمد رامى لا يحسب عمره وأعياد زواجه وأعياد ميلاد أولاده بالسنين وإنما يحسبها بالأغانى وبأغانى أم كلثوم بالذات فهو لا يقول إنه تزوج فى سنة 1935 – مثلاً – إنما يقول : لقد تزوجت فى موسم "ياللى رعيت العهود" وأن أبنه محمد أو الدكتور محمد "جراح العظام" ولد مع أغنية "النوم يداعب عيون حبيبى" وأن أبنته توحيدة ولدت أوهلت عليه مع أغنيته المشهورة : "هلت ليالى القمر" أما "هومى" أو إلهام فولدت فى موسم "سهران لوحدى" أما فى عيد زواجه الفضى غنت أم كلثوم "هجرتك يمكن أنسى هواك" فشعر رامى كان لا يسجل إلا تاريخ عواطفة فقط ..

– كان رامى يكره الأعياد لأنها تبعث الحزن والأسى والشجن إلى نفسه فقد مات والده وكان طبيباً فى يوم عيد وتوفيت شقيقته التى كان يحبها فى يوم عيد وأيضاً ماتت أولى بناته أحلام فى يوم عيد .

– وكان رامى عندما يهبط عليه إلهام الشعر يبدو فى حالة غير طبيعية وقد دخلت عليه والدته ذات يوم فوجدته يتقلب على السجاد كمن يشكو من مغص فلما عرفت أنه يعد قصيدة جديدة رفعت يدها إلى السماء وهتفت من قلبها " ربنا يتوب عليك من الشعر يا بنى" .



ثلاثية محفوظ .. والرد الصاعق



تلقى نجيب محفوظ رداً صاعقاً من الناشر عندما قدم له الثلاثية حيث قال له: " إيه الداهية اللى أنت جايبها لى .. دى" !! حيث فوجئ الناشر فى ذلك اليوم بالحجم الكبير للثلاثية التى كانت فى الأصل رواية واحدة وليست ثلاث روايات بالطبع كان الناشر فى ذلك الوقت لم يدرك إن هذه الثلاثية ستكون من أجمل روائع كتابات مؤلفنا وأديبنا العظيم .. نجيب محفوظ!!

لماذا سقطت أم كلثوم أرضا مع الأطلال؟



هناك لقطة فريدة عمرها يقترب من الأربعين عاماً وهى لسيدة الغناء العربى "أم كلثوم" حين سقطت على الأرض أثناء الغناء وعاونها بعض أفراد من فرقتها الموسيقية للوقوف مرة أخرى.. هذه اللقطة قامت بنشرها ذاكرة الكاميرا بالأخبار حيث قررت أم كلثوم بعد حرب يونيو 1967 القيام بجولة فى بعض بلاد العالم تغنى فيها من أجل مصر وفى باريس عام 1968على خشبة مسرح الأولمبياد حيث أمتلات قاعة المسرح عن أخرها وفتحت الستار أذا بأم كلثوم تجلس على كرسى ومن خلفها الفرقة الموسيقية لقصيدة "الأطلال" تأليف إبراهيم ناجى وألحان رياض السنباطى وأسترسلت الكوكب فى الغناء بكل شموخ حتى قاربت على الختام وما أن بدأت تردد المقطع الذى يقول : "هل رأى الحب سكارى مثلنا" لحظتها أندفعت فتاة تونسية تحاول تقبيل قدم الست فما كان من أم كلثوم إلا أنها تراجعت للخلف بظهرها .. فاصطدمت بالكرسى فأختل توازنها فوقعت على الأرض بالشكل الذى يظهر فى الصورة ولكنها بعد لحظات نهضت كالأسد تواصل الأطلال شامخة كعادتها دائماً.

موسيقار الأجيال ..كيف أخاص لصحته من أجل الفن؟

إن موسيقار الأجيال محمد عبد الوهاب أحتار الكثيرين فى تحليل شخصيته فالمعروف عنه إنه لا يكذب ولا يقول الحق وأحياناً يدعى عدم معرفته بشئ ما لكى يزداد علماً ومعرفة كما أنه يكره الحر ويعيش فيه ويحب البرد ويتقيه وقد لاحظ أصدقاؤه إنه دائماً يغلق جميع النوافذ الشيش والزجاج وكل شئ حتى لا يسرب إليه ذرة هواء قد تحمل إليه ميكروب الزكام أو الأنفلونزا كما أنه يحتفظ بغرفته مجموعة من الأدوية والعقاقير التى يتقى بها الزكام والهواء البارد المنبعث من جهاز تكييف الهواء الذى كان يدار بأمر الطبيب وهناك دليل على أنه يعالج نفسه من العرق بالعرق حيث زاره فى يوم الدكتور أنور عبد اللطيف قبل سفره إلى لندن حيث قال له: أنا لم أر فى حياتى رجلاً يعالج نفسه من العرق بالعرق سواك أنت والمرحوم الحاج زيدان تاجر الفاكهة المشهور فقد كان هو الآخر يغلق على نفسه الأبواب والنوافذ حتى يعرق ويمرض ثم يعالج نفسه بالعرق مرة أخرى حتى يشفى وكان يستحم بأمر الأطباء ويفضل الإستحمام بالكولونيا حيث تبعث الدفء فى جسده خصوصاً فى الشتاء وكان يغير ملابسه فى الصيف عشرات المرات كلما تصبب عرقاً وعندما سئل عن بخله قال: أنا لست بخيلاً ولا سفيهاً ولكنى أعرف قيمة القرش وأحب أن أضعه دائماً فى مكانه .. أما إشاعة البخل الذى يظن البعض أن عبد الوهاب هو الذى أطلقها على نفسه فترجع القصة حيث أن الفنان قديماً كان يبعثر صحته وماله وسمعته بلا حساب وجاء عبد الوهاب فى نفس هذا العصر يدخر صحته وماله وسمعته وينفق منها جميعاً بحساب حيث قال: إن معظم الفنانين الزملاء يسهروا الليل فى الكباريهات وينامو النهار أما أنا فأحب النوم مبكراً كما أحب أن أستيقظ مبكراً وألحن فى أوقات منتظمة ولا أخرج من بيتى إلا لسبب مهم وكنت فى بداية حياتى مستقل الشخصية فلا أجارى زملائى فى نزواتهم فأطلقوا على إشاعة البخل وقد قبلت هذه الأشاعة ولم أحاول أن أردها فهى تفيدنى ولاتضرنى .

– كما قال عبد الوهاب أنه سفيه مع الأطباء والموسيقين من أجل حياته وصحته فهو لا يدخر شيئاً فى سبيل راحته وفى أحد الأيام سجل لحن وكلفه تسجيله مبلغ 400 جنيه قيمة أجور الموسيقيين ثم لاحظ وهو يستمع إليه أن واحداً من عازفى الكمان والذى كان عددهم عشرين عازفاً كان أسرع من زملائه قليلاً فلم يرتاح ضميره حتى اعاد التسجيل ودفع مبلغ 400 جنيه مرة أخرى بالرغم من تأكيد الأصدقاء له بعد الملاحظة لسرعة عازف الكمان هذا...





– هكذا كان موسيقار الأجيال عبد الوهاب وهكذا كان دقته وأخلاصه لفنه وألحانه وكثيراً ما كان يردد أننى مخلص لصحتى من أجل إخلاصى لفنى .

الإمام الغزالى وأسرار رقم 4

أشار الإمام الغزالى فى كتاب «مكاشفة القلوب» أسرار عن رقم 4:

– الأشهر الحرم أربعة: ذو القعدة وذو الحجة، المحرم ورجب
– خيار الملائكة أربعة: "جبريل" "ميكائيل" "إسرافيل" و"عزرائيل"
– أفضل الكتب المنزلة أربعة : القرآن الكريم، الإنجيل، التوراة، والزبور.
– أفضل التسابيح أربعة «سبحان الله والحمد لله ولا إله إلا الله والله أكبر»
– الأوقات أربعة: ساعة، يوم، شهر، سنة
– فصول السنة أربعة: ربيع، خريف،صيف وشتاء.
– طبيعة الجو أربعة: حرارة، برودة، جفاف، رطوبة
– الخلفاء الراشدين أربعة: أبو بكر، عمر، عثمان وعلى رضوان الله عليهم

حكمة العدد:

إذا أردت المعصية.. إبحث عن مكان لا يراك فيه ربك.

صدق أو لا تصدق:
فنان يرسم وهو نائم!!!

سمعنا جميعاً عن أشخاص يسيرون أثناء نومهم ولكن الفنان "هادوين" يرسم وهو نائم وكان يعانى من داء السير أثناء النوم وإكتشف أنه يرسم لوحات رائعة أثناء نومه يعجز عن رسمها وهو مستيقظ!! وأيضاً لا يستطيع «هادوين» 33 عاماً أن يتذكر ما يحدث أثناء نومه ولا يستطيع إعادة رسم لوحاته وهو يرسم على أى شئ يقابله وهو نائم مثل الحوائط والمناضد وقد وضع كاميرا لتصويره وهو نائم وبالفعل أثبت الفيلم المسجل حقيقة ما يقول!!

إسلاميات:

إحرص على الإستغفار تكن من أهل الجنة

روى البخارى فى صحيحه عن شداد بن أوس "رضى الله عنه" عن النبى (صلى الله عليه وسلم) أنه قال: «سيد الإستغفار أن تقول اللهم أنت ربى لا إله إلا أنت خلقتنى وأنا عبدك وأنا على عهدك ووعدك ما إستطعت أعوذ بك من شر ما صنعت أبوء لك بنعمتك على وأبوء بذنبى فاغفرلى فإنه لا يغفر الذنوب إلا أنت، ومن قالها من النهار موقناً بها فمات من يومه قبل أن يمسى فهو من أهل الجنة ومن قالها من الليل وهو موقن بها فمات قبل أن يصبح فهو من أهل الجنة. صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم

"الرقص" عقوبة السجناء الرجال فى الفلبين!!!

إبتكر المشرفون على السجون فى الفلبين عقوبة خاصة جداً لتأديب النزلاء من الرجال!! وهى الرقص على إيقاع أغنيات الثمانينات والتسعينات تهدف العقوبة إلى الحد من عدوانية السجناء التى تسبب أزمات ومشاكل ضخمة داخل السجون بين النزلاء أنفسهم أو بينهم وبين الحراس وأكد المسئولون أن الرقص ليس مجرد تمارين رياضية وإنما طريقة لتفريغ الطاقة بعيداً عن الأفعال العدوانية

الأبراج والحب

برج القوس (من 22 نوفمبر - 21 ديسمبر)

يتمتع مولود القوس بروح كريمة ومبدعة على الصعيدين: المادى والعاطفى ولا يسمح للآخرين بالتدخل فى شئونه الخاصة كما أنه غير تقليدى فى كل أمر من أموره الحياتية ويكره المراسم التقليدية الموروثة المتعارف عليها فى الزواج وأكثر ما يزعجه الناس الذين يذكرونه بإستمرار بأن عليه أن يتصرف بوعى ومسئولية وحكمة.

الرجل القوس وموقفه من المرأة:

الرجل القوس متفائل دائماً متحمس، خيالى، رحالة ومثقف جداً يعيش فى عالم خيالى يؤمن فيه لنفسه السعادة التى ينشدها وكثيراً ما يقع فى حيرة وتردد وذهول بين ما يتخيله ويحلم به وما يراه فى عالم الحقيقة والواقع، يقدر المرأة ويريدها أن تكون مرحة ومنفتحة وتتصرف ببساطة من غير تصنع أو تكلف ولا يمثل الجمال عنده عنصراً مهماً لكنه يقدر الذكاء وروح المرح والإبتعاد عن العقد.

المرأة القوس وموقفها من الرجل:

تنظر المرأة القوس إلى الحياة ببساطة بالغة وتعبر عن مشاعرها بطلاقة تهوى السفر وإكتشاف كل مجهول وخفى وهى لا ترغب عادة فى الزواج المبكر أو الإهتمام بالحياة الزوجية والأعمال المنزلية وتبحث عن رجل يصغى بإهتمام شديد لأحاديثها وتهوى الجدال والمناقشة

همسات:

أول الغضب جنون.. وأخره ندم *** الدنيا تطلب الهارب منها.. وتهرب ممن يطلبها

من يضع نفسه فى مواضع التهم.. لا يلوم من أساء الظن

يوم فرحك تذكر حزنك.. ويوم حزنك تذكر فرحك *** لا تحتقر خادمك.. فربما كان أفضل منك

دعوة للإبتسامة: (واحد بخيل إتحرقت شقته بعت للمطافى رنة)

دنيا المرأة — نصائح لكل إمرأة

وصفات رائعة من الأعشاب لتخفيف الوزن

- لإخفاء البطن فى شهر واحد شرب ماء دافئ مع ليمون على الريق وقبل النوم مباشرة

وصفة 100% للتنحيف

عصير نصف ليمونه بقشرها + نصف ملعقة كمون + زنجبيل أخضر بحجم الأبهام + وريقات من النعناع تضعينهم على كوبين ماء يغلى على النار غلوتين ويترك قليلاً ثم يصفى ويشرب على الريق.

وصفات ممتازة جدا للكرش وتخلى البطن لازقة بالظهر

1 – شاى أخضر + مرامية + بابونج + سنامكى+ دارسين

شربة قبل الفطور والعصر وقبل النوم مباشرة فهو مفيد جداً ومجرب أيضاً

2 – كأس قهوة تركى+ عصير ليمونتين + 2 م خل تفاح تخلط وتفرك بها البطن ساعة كل يوم.

وصفات لعلاج السمنة

1 – الكمون + والليمون ينقع قليل من الكمون فى ماء مغلى مع ليمون مقطعة حلقات ويترك طول الليل ويشرب فى الصباح على الريق

2 – بذرة الكتان منحف ممتاز والطريقة : ملعقة وسط مع السلطة أو مع الروب مع ملاحظة عدم طحنها

3 – الشاى الأخضر وله ميزة قوية للتنحيف وإخفاء الكرش

4 – عشب رجل الأسد تغلى وتشرب

كيف نعتنى بأسنانك ؟؟

1 – أهتمى بشكل أساسى بفرشاة الأسنان بشكل يومى لا يقل عن مرتين فى اليوم كحد أدنى.

2 – تجنبى الأطعمة اللزجة اللى ممكن تلتصق بالأسنان ، أو أحرصى على تنظيف الأسنان بعدها مباشرة.

3 – حاولى تتناول العصيرات أو المشروبات الغازية بالمصاص ، علشان نتجنب مرورها على الأسنان، وإحتمالية الصبغة اللى ممكن نعطيها .

4 – حاولى إستخدام المناديل لتنشيف الأسنان يدوياً، لان هذه الطريقة تزيل صفائح البكتيريا وبقايا الطعام

5 – إستخدمى العلك قبل السكر، فهو منشط للغدد اللعابية يسيل اللعاب الذى يعتبر الغسول الطبيعى للفم . كما يرفع اللعاب معدل حموضة الفم "P H" ويعادل الأحماض البكتيرية.

6 – وما تنسى السواك اللى له أهمية كبير فى أزالة طبقة البكتريا عن الأسنان ودائماً نلاحظ أن اللى يستخدمون السواك دايم ينعمون بأسنان بيضاء ونظيفة.

منظف الأسنان

منظف سريع من أوراق المريمية تستخدم أوراق المريمية فى دعك الأسنان كوسيلة سريعة للتنظيف

معجون أسنان من النعناع لعمل معجون أسنان بالمنزل تخلط المكونات التالية مع بعضها لصنع عجينة معلقة كبيرة بيكربونات صوديوم أو ملعقة كبيرة فحم مطحون. نقطتان من زيت النعنا ع – كمية مناسبة من الماء لعمل العجينة

إزالة أصباغ الأسنان (البقع البيضاء بالسن)

– تدعك الأسنان بالسطح الداخلى لنصف ثمرة فراولة ، مع الأهتمام بتناول عصير الفراولة .

– تدعك الأسنان بالسطح الداخلى لنصف ثمرة ليمون أو يستخدم عصير الليمون على قطعة قطن.

– تعمل بودرة من المريمية على النحو التالى : ملعقتان كبيرتان من أوراق المريمية الطازجة + ملعقتان كبيرتان من ملح الطعام.

– تطحن الأوراق مع الملح ثم يسخن الخليط فى الفرن (أو على نار هادئة) حتى يتماسك ثم يطحن مرة أخرى لعمل بودرة تستخدم هذه البودرة على دعك الأسنان لإزالة الأصباغ عنها كما أنها تعطر الفم وتساعد على الوقاية من التسوس.

يمكن كذلك إستخدام ماء الورد كغسول منعش للفم ووصفة لتبيض الأسنان.

– لكى وصفة جميلة وسهلة ومجربة لتبيض الأسنان

خذى قطعة خبز محمص (توست أو بقسماط) وأحرقيه تماماً على النار ثم أطحنيها جيداً حتى تتحول إلى رماد وأخلطى المسحوق الناتج بنصف ملعقة عسل نحل ثم أدعكى به أسنانك.

(الخلطة)

لأسنان بيضاء ناصعة أخلطى شوية بيكربونات الصودا مع بيروكسيد الهيدروجين لتحصلى على معجون طرى حطيه مرة فى الأسبوع على الأسنان لإزالة طبقة البلاك والبقع الصفراء لكن أنتبهى فبيكربونات الصودا مضرة للأسنان فلا تكثرى منها مع أنها لوحدها ممكن تبيض الأسنان لكن لا تكثرى منها .



ميناء دمياط

قام كلاً من السيدة ماريا أزابيل مسئولة الموانئ فى دولة جواتيمالا وقنصل سفارة جواتيمالا بالقاهرة السيد دانيلو رود بزيارة لميناء دمياط.

كان السيد اللواء بحرى / حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط قد إستقبل الضيوف حيث رافق الوفد الزائر بجولة ميدانية للميناء والإدارة الإلكترونية واللوجستية وأرصفة الغاز والخدمات كما تناول السيد اللواء رئيس الهيئة مع السادة الضيوف سبل التعاون المشترك بين مصر وجواتيمالا فى مجال النقل البحرى وإدارة الموانى.

وقد قام السيد اللواء/ حسين الهرميل بعرض الإمكانات التى يتمتع بها الميناء علما بأن هذه الزيارة كانت ضمن جولة قام بها الضيوف لزيارة عدة موانى مصرية أخرى.

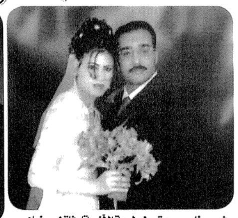

اللواء / حسين الهرميل يسلم درع الميناء لمسئولة الموانئ بدولة جواتيمالا


اللواء / حسين الهرميل يسلم درع الميناء لقنصل جواتيمالا

طلبة الأكاديمية أثناء زيارتهم لميناء دمياط



العروس/ منار محمد مرسى
العريس/ رمضان شوقى ألف مبروك



فى حفل بهيج تم خطوبة الأنسة/ فاتن رمضان
على الأستاذ/ حاتم
تهنئة قلبية من عبد الرحيم مصطفى



العروس/ نعمه
العريس/ أحمد وألف مبروك



الزميل محمد صابر بمجلة إنترناشيونال يهنئ
العروسين المهندس/ محمد سليمان والمهندسة/ أمل
عبود بالخطوبة السعيدة ألف مبروك

عيد ميلاد سعيد





والدة مروه ووالدها من متحف الأحياء المائية يهنئون نجلتهم مروه خميس حسن بمناسبة أول حفيدة لهم حبيبة أشرف الجندى

زياد نصر قاسم



سمر سمير أحمد

سهى سمير أحمد

محمد عبد المنعم



العروس/ نرمين على عبد الحميد
العريس/ عمر رمضان عبد العال ألف مبروك

مخاطر العمالة الاجنبية
فى ورشة الموارد البشرية ببورسعيد



حفل ختام دورة الموارد البشرية

تحقيق : نصر الالفى : اذا اتيحت لك الفرصة وتجولت داخل منطقة الإستثمار ببورسعيد أثناء فترة الرست (الاستراحة لتناول الغذاء) ستشعر أنك فى مكان آخر خارج جمهورية مصر العربية ستجد جنسيات العالم مجتمعة .. الهندى والبنغالى والصينى والفلبينى ... الخ لقد زحفت هذه الجنسيات وبقوة لتحصل على فرص العمل المتاحة بمنطقة الإستثمار ببورسعيد ، هناك مخاوف شديدة من إنتشار الدعارة وامراض مثل الأيدز وفيروس سى ، هناك مخاوف شديدة من تغيير النسيج الاجتماعى نتيجة للثقافات الوافدة مع هذه العمالة حيث الذين يعبدون البقر واللادينيين ووو ... ان ما يحدث فى بورسعيد الأن هو مشكلة كبيرة بدأت صغيرة واذا ما تركناها ستستفحل اكثر واكثر كان هذا اخطر ما أثير فى ورشة العمل التى اقامتها الهيئة العامة للإستثمار فى الفترة من 22 إلى 25 أكتوبر 2007 بالاشتراك مع مكتب اليونيدو التابع للامم المتحدة وحاضرت فيها الدكتورة عبير انسى خبيرة الموارد البشرية وحضرها مسئولى الموارد البشرية بمصانع بورسعيد منهم (مجموعة مصانع لوتس للملابس الجاهزة – المهندس حسام جبر ، ومجموعة مصانع رويال – آل علم الدين ببورسعيد — ومجموعة مصانع ترانس افريكا – الحاج محمود عبود ، ويوروتكس الملابس الجاهزة ، ودولفن للملابس الجاهزة – المهندس هانى الحسيني، مصنع بلازا الملابس الجاهزة ، وبورسعيد التصنيع الغذائى ريادة – الاستاذ ابراهيم سودان ، وبورسعيد للمطاحن ، وبورسعيد الوطنية للصلب ، ورانف اليكتريك ..

ورشة العمل رغم ان موضوعها اكاديمى لمواكبة أحدث التطورات والنظم التى تطبق فى المصانع والشركات العالمية للاستفادة منها فى تطوير العمل بمصانع بورسعيد تحولت هذه الورشة الى محاكمة للواقع الاليم للعمالة فى بورسعيد حيث إتضح أن أكثر من 80% من عمالة مصانع الإستثمار هى عمالة وافدة وأنها ليست فقط من خارج بورسعيد ولكن جزء لا يستهان به من خارج جمهورية مصر العربية من مجتمعات ليست فقيرة فقط ولكنها تحت تعيش تحت خط الفقر حيث الهندى الذى يعيش فى الشوارع ويستحم فى حمامات عمومية والبنغالى والفلبينى و و .. انهم يذهبون من بورسعيد إلى منطقة الإستثمار سيرا على الاقدام حتى يوفروا الربع جنيه الذى سيأخذه الميكروباس !!!



نحو تطوير الجمارك

المؤتمر العربى الأول للتجارة والخدمات اللوجستية (العقبة - المملكة الأردنية الهاشمية)

11 - 12 نوفمبر 2007

تقيمه سلطة المنطقة الإقتصادية الخاصة بالعقبة بالتعاون مع منظمة الأونكتاد التابعة للأمم المتحدة

قامت سلطة المنطقة الإقتصادية الخاصة بالعقبة بالتعاون مع منظمة الأونكتاد التابعة للأمم المتحدة بعقد المؤتمرالعربى الأول للتجارة والخدمات اللوجستية بمدينة العقبة - الأردن خلال الفترة 11-12 من هذا الشهر. وقد كان المؤتمر بعنوان "نحو تطوير الجمارك".



مهندس جمال قطب يعرض المنظومة الجمركية المتكاملة بميناء السخنة

شارك فى المؤتمر العديد من الدول العربية من بينها الأردن ولبنان وسوريا وليبيا والسودان واليمن والإمارات العربية المتحدة. وقد شاركت جمهورية مصر العربية ضمن فعاليات المؤتمر بصفة مشارك فعال.

وبناءا على دعوة خاصة وجهت من إدارة سلطة المنطقة الإقتصادية الخاصة بالعقبة ومنظمة الأونكتاد، ومصلحة الجمارك المصرية فقد شاركت شركة أميرال مانجمنت كوربوريشن ضمن الوفد المصرى الذى ضم كل من السيد الأستاذ/ محمود أبوالعلا - مدير مشروع التطوير والإصلاح الجمركى والسيد الأستاذ/ محمد السيد - مدير عام جمارك السخنة وذلك لعرض تجربة تطوير النظام الآلى لمصلحة الجمارك المصرية من خلال المنظومة المتكاملة المتطورة بميناء السخنة الإلكترونى.

وقد إفتتح فعاليات المؤتمر السيد الأستاذ/ نادر الذهبى - رئيس مجلس مفوضى سلطة منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة - بكلمة عن أهمية الإصلاحات وضرورة تطوير معايير التبادل الجمركى بين البلدان العربية من أجل تحقيق منطقة تجارة عربية حرة. كما تحدث السيد الدكتور/ طه خالد أحمد - مفوض الشئون الإدارية والمالية بالسلطة ومفوض شئون الإيرادات والجمارك بالنيابة عن المنطقة الإقتصادية الخاصة بالعقبة وعن رؤيتها وأهدافها وعن الإطار المؤسسي الخاص بها. كما عرض سيادته عرضا حياً عن الإنجازات الفعلية التى تحققت حتى الآن وعن المشروعات المستقبلية.

كما شارك السيد/ فاربريس ميليه - مدير برنامج الأونكتاد عن دور الميكنة من خلال منظومة أسيكودا وورلد.

كما شارك وفد الأردن والمنطقة الاقتصادية بالعديد من العروض الخاصة بشركة العقبة لتداول الحاويات، مطار العقبة، النظام الآلى لمصلحة الجمارك الأردنية (أسيكودا وورلد)، نظام إدارة المخاطر والتعريفة الجمركية الأردنية التكاملة.

كما إستعرض كل من السيد الأستاذ/ على الزبيدى - مدير عام الجمارك اليمنية تجربة تحديث الجمارك اليمنية، و السيد الأستاذ/ أحمد ناصر - مدير إدارة الرقابة ومكافحة التهريب بالجمارك اللبنانية النظام الآلى لإدارة وتقييم المخاطر "مجال"، و الأستاذ/ خالد عثمان - مدير المعلوماتية ومنسق مشروع التجربة الخاصة بالجمارك السورية.

فى نهاية جلسات اليوم الأول للمؤتمر، قدم السيد المهندس/ جمال قطب - نائب مدير عام شركة أميرال مانجمنت كوربوريشن - المطورة لنظام مصلحة الجمارك المصرية والنظام المتكامل بميناء السخنة - عرضاً للملامح العامة للمنظومة الجمركية المتكاملة (Ιλimenos) من خلال نموذج التعاون المشترك بين القطاع الخاص والعام "PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP". ومن خلال العرض، تم أستعراض الخصائص المميزة للمنظومة والتى تشتمل على مستودع بيانات متكامل لعرض البيانات التحليلية بأسلوب فوري، ونظام الخدمات والإجراءات الجمركية على الإنترنت، نظام خدمة العملاء والمراكز اللوجيستية، نظام التكامل والتبادل الإلكترونى للبيانات مع المجتمع الميناني، إضافة إلى نظام جدولة لجان الكشف والمعاينة الموحدة ونموذج الإفراج الجمركى الموحد. وقد تم استعراض التكنولوجيا المختلفة المطبقة بالنظام. وفى ختام العرض تم توضيح نتائج تطبيق المنظومة المتكاملة من خلال إنخفاض زمن الإفراج الجمركى إلى الحد الأدنى، رفع كفاءة موظفى الجمارك وتطوير الهيكل التنظيمى والإدارى على النحو الأمثل، زيادة إيرادات الجمارك المصرية من خلال النظام الناجح لإدارة المخاطر والتكامل المعلوماتى مع الجهات الأخرى التى تعمل بالميناء.

وقد شهد اليوم الثانى والأخير لفعاليات المؤتمر مشاركة خبراء تيسير التجارة لمجموعة الدول العربية بالامم المتحدة وعلى رأسهم معالى السفير/ عادل خليل والسيد الدكتور/ محمد النسور حيث تم إلقاء الضوء على أهمية إقامة تكامل إقتصادى عربى فى ظل العولمة والتكتلات الإقتصادية الكبيرة. وتركزت النقاشات على أهمية تفعيل دور الإتحاد الجمركى العربى ليكون إنطلاقة نحو تكامل إقليمى يعزز دور منطقة التجارة العربية الحرة ومجلس الوحدة الإقتصادى العربى مع التركيز على ضرورة توحيد التشريعات الخاصة بالتجارة الخارجية واتباع مبدأ الشفافية فى تنفيذ القرارات الصادرة عن المجلس الإقتصادى، توحيد رسوم النقل بين البلدان العربية، توحيد إجراءات التخليص الجمركي، إستكمال شبكات النقل البحرى والبرى والعمل على التواصل والربط الإلكترونى بين إدارات الجمارك العربية المختلفة لتنسيق آليات العمل الجمركى والإرتقاء بها.

وقد ساد المؤتمر جو من الدفء والضيافة والتنظيم الرائع من جانب منظمى المؤتمر من سلطة المنطقة الإقتصادية الخاصة بالعقبة والعديد من الشركات المتخصصة.

***